243 337

243 —
337

18/2

ОХТ 743 — 337 ✗ 9г.
74

МАТЕРІАЛЫ

ПО ВОПРОСУ

О ТОРГОВЫХЪ ПУТЯХЪ

ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

В.258

934:13894

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Въ типографіи И. И. Глазунова (Б. Мѣщанская № 8.)
1869.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 21-го іюня 1869 года.

Государ. публичная
Историческая
библиотека РСФСР
№ 24136 1968

МАТЕРІАЛЫ

ПО ВОПРОСУ

О ТОРГОВЫХЪ ПУТЯХЪ

ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

I.

Въ засѣданіи Комитета Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, 9-го Апрѣля 1869 года, прочитана записка о положеніи Туркестанскаго края, составленная изъ свѣдѣній, сообщенныхъ бывшимъ въ Ташкентѣ коммерческимъ агентомъ торгующаго въ Кяхтѣ купечества, С. Н. Трубчаниновымъ. Записка эта слѣдующаго содержанія.

I. ЗАПИСКА О ПОЛОЖЕНІИ ТУРКЕСТАНСКАГО КРАЯ.

Занятіе русскими Туркестанскаго края составляетъ, безъ всякаго сомнѣнія, одно изъ важнѣйшихъ событій настоящаго времени. Благопріятныя климатическія условія, богатая производительность природы и довольно густое населеніе этого края представляютъ несомнѣнныя надежды на полное вознагражденіе въ будущемъ за тѣ труды и потери, какіе понесены при занятіи края и которые даже теперь кажутся не весьма значительными, въ сравненіи съ ожидаемыми отъ края выгодами. Выгоды эти съ перваго же раза сдѣлались очевидными; потому что успѣшное занятіе края и введеніе въ немъ отличнаго порядка способствовали тому, что въ непродол-

жительное время мы могли узнать характеръ страны, бытъ разнообразныхъ племенъ, населяющихъ ее, узнали ихъ потребности и — главное — стремленіе къ спокойной гражданской жизни.

Ознакомленіемъ съ краемъ мы много обязаны научнымъ спеціалистамъ, изъ коихъ видное мѣсто занимаютъ: Сѣверцовъ, Татариновъ. Верещагинъ, Хлудовъ и другіе.

Познакомиться же съ этимъ краемъ въ коммерческомъ отношеніи представляется полная возможность чрезъ потомственнаго почетнаго гражданина Сергѣя Николаевича Трубчанинова, который былъ избранъ торгующимъ въ Кяхтѣ купечествомъ изъ числа опытныхъ тамошнихъ торговыхъ лицъ и командированъ въ этотъ край для изслѣдованія чайной торговли. Изъ однаго желанія собрать свѣдѣнія на мѣстѣ, онъ пріѣхалъ въ Самаркандъ, вслѣдъ за занятіемъ этого города русскими. Здѣсь застала его семидневная осада, и онъ вмѣстѣ съ гарнизономъ участвовалъ не только въ защитѣ, но и въ вылазкахъ противъ непріятеля, раздѣляя съ защитниками всѣ опасности. О заслугахъ его въ этомъ дѣлѣ наша публика знаетъ уже чрезъ газетныя извѣстія.

а) Ташкентъ, число его жителей и постройки.

Главнымъ пунктомъ въ занятомъ нами краѣ считается г. Ташкентъ, имѣющій, какъ увѣряютъ тамошніе жители, до 100 т. населенія. Постройка города заключается приблизительно въ 20 т. саклей, сложенныхъ изъ необоженнаго кирпича и обмазанныхъ густо глиною; плоскія ихъ крыши, по недостатку лѣса, покрыты камышемъ. Весь городъ состоитъ изъ 4,000 очень не широкихъ улицъ и переулковъ. Въ немъ много мечетей, 130 училищъ, 3,000 торговыхъ лавокъ, до 20 караванъ-сараевъ и крытыхъ базаровъ. Всѣ постройки города вмѣстѣ съ садами занимаютъ около 30 кв. верстъ.

Садовъ такъ много, что городъ издали представляется какъ бы однимъ сплошнымъ садомъ. Изъ деревьевъ, кромѣ плодовыхъ, въ садахъ растетъ тополь, служащій матеріаломъ для построекъ. Растительность садовъ—могучая, чему много способствуетъ вода, проведенная ирригаціонными каналами изъ рѣчки Чирчика. Окрестности города также покрыты садами. Къ разведенію ихъ, а также и къ обработкѣ громадной массы полей для посѣвовъ различнаго рода хлѣбовъ способствуетъ здѣсь изобиліе рѣчекъ, стекающихъ съ близъ лежащихъ горъ и приспособленныхъ къ орошенію чрезъ ирригаціонныя сооруженія. Послѣднія поражаютъ своею обширностью и указываютъ на большое искусство и знаніе дѣла ихъ строителями. Изъ главныхъ каналовъ, или, какъ туземцы называютъ, арыковъ вода разносится тысячами мелкихъ канавокъ на всѣ сады и пашни. Надо сказать, что садъ въ Сред. Азіи составляетъ для жителей главное богатство и единственное спасеніе отъ жгучихъ солнечныхъ лучей.

б) Населеніе и города края.

Населеніе края состоитъ изъ осѣдлаго и кочующаго.

Осѣдлое населеніе раскинулось въ двухъ направленіяхъ: одно по направленію къ Самарканду и Бухарѣ, а другое по границѣ Западнаго Китая, гдѣ расположены болѣе значительные Китайскіе города, ближайшій изъ которыхъ Кульджа, впрочемъ, разворенъ въ послѣднее время.

Кочующіе народы, изъ коихъ главные суть дикокаменные и Кара-Киргизы (т. е. черные), занимаютъ всю ту мѣстность, которая находится между русскими поселеніями, сгруппированными въ Семирѣченской Области и г. Ташкентѣ. Болѣе же густая масса кочевниковъ и, какъ кажется, болѣе богатая, чѣмъ другіе номады, кочуетъ близъ укрѣпленія Вѣрнаго и протягивается отсюда на сѣверо-западъ, къ городу Акмо-

линску, важному торговому пункту внутри степи Сибирскаго вѣдомства. Городъ Акмолинскъ, какъ извѣстно, стоитъ на рѣкѣ Ишимѣ, впадающей въ р. Иртышъ, и находится на разстояніи 7 дней пути отъ городовъ Петропавловска и Троицка.

Живущіе въ этомъ направленіи Киргизы не только обладаютъ большимъ скотоводствомъ и, слѣдовательно, могутъ снабжать верблюдами для перевозки грузовъ, но занимаются и хлѣбопашествомъ.

Изъ числа городовъ, расположенныхъ *по направленію къ Бухарѣ*, считаются болѣе значительными слѣдующіе:

Ходжентъ, отстоящій отъ Ташкента на 170 верстъ. Жителей въ немъ до 40 т. Расположеніе города сходно съ Ташкентомъ, особенно въ отношеніи изобилія садовъ.

Ура-Тюбе. Разстояніе отъ Ходжента 80 верстъ. Населеніе этаго города 15 т.

Дизакъ въ 110 верстъ отъ Ура-Тюбе. Имѣетъ 10 т. жителей.

Самаркандъ. Разстояніе его отъ Дизака 90 верстъ. Отъ Ташкента до Самарканда считается, если ѣхать по означеннымъ городамъ, до 450 верстъ; но есть и прямой путь, сокращающій разстояніе до 300 верстъ. Жителей въ Самаркандѣ полагаютъ до 60 т., не считая густого населенія, расположеннаго по долинѣ. Въ Самаркандѣ считалось до осады 15 т. домовъ и нѣсколько базаровъ, которые въ настоящее время выстроены всѣ вновь и расположены въ порядкѣ, указанномъ русскою администраціей. Самаркандъ замѣчателенъ тѣмъ, что въ немъ сохранилось много зданій, воздвигнутыхъ Тамерланомъ и другими прославившимися героями Средней Азіи.

Катты-Курганъ, послѣдній изъ городовъ, занятыхъ русскими по этому направленію. Разстояніе отъ Самарканда 60 вер., до Бухары же отъ Катты-Кургана 180 верстъ.

По направленію къ Укрѣпл. Вѣрному, на разстояніе 750 вер., находятся слѣдующіе города:

Чимкентъ, въ 105 вер. отъ Ташкента. Жителей въ немъ считаютъ до 10 т. Устройство города и его расположеніе такое же, какъ и въ Ташкентѣ. Отъ этого города идетъ трактъ на Оренбургъ и Троицкъ.

Укрѣпленіе Мерко, въ 185 вер. отъ Чимкента. Жителей въ немъ, кромѣ военныхъ, почти нѣтъ.

Ауліеата — отъ Мерко на разстояніи 160 вер. Жителей считается до 4,000.

Токмакъ — отъ Ауліеата на разстояніи 170 вер. Жителей въ немъ нѣсколько сотъ русскихъ колонистовъ, къ которымъ въ послѣднее время примыкаютъ средне-азіатскіе выходцы.

Станица Любовная, заселенная казаками Семирѣчинскаго войска, живущими зажиточно. Жителей будетъ до 500 человѣкъ.

Наконецъ, *Укрѣпленіе Вѣрное*. Разстояніе отъ Токмака 140 вер. Жителей въ Вѣрномъ и въ селеніяхъ, расположенныхъ вблизи его, считается до 20 т., изъ коихъ до 10 т. русскихъ.

Мѣстность отъ Вѣрнаго къ Семипалатинску, на разстояніи 1,028 вер., давно уже занята русскими, и потому населеніе въ Вѣрномъ и особенно въ городахъ Сергіополѣ (бывшій Аягузъ) и Копалѣ, состоитъ изъ русскихъ, татаръ и киргизовъ.

По тракту отъ *Ташкента на Оренбургъ*, на разстояніи 2,100 вер. (поворотъ туда идетъ отъ Чимкента), находится только одинъ азіатскій городъ—Туркестанъ, отстоящій отъ Чимкента на 150 вер. Жителей въ немъ 15 т.

Далѣе начинаются уже русскіе города или укрѣпленія, расположенные по Сыръ-Дарьѣ; а именно: *фортъ Перовскій и Казала* или фортъ № 1. Затѣмъ слѣдуетъ степь, которая

и тянется до русскаго г. Орска, отстоящаго отъ Оренбурга на 200 слишкомъ верстъ.

Кромѣ поименованныхъ выше городовъ, находится много деревень, расположенныхъ близко къ городамъ и имѣющихъ значительное населеніе: число же деревень до сихъ поръ точно не опредѣлено. Приблизительно, въ занятомъ краѣ можно считать осѣдлаго населенія не менѣе 600 или 700 тысячъ. Кочующихъ племенъ, приблизительно, 400 т.

Владѣнія, прилегающія къ занятому нами краю, находятся въ слѣдующемъ разстояніи.

Бухара (городъ мѣстности того же имени), отстоитъ отъ Ташкента на 700 верстъ *).

Коканъ отстоитъ отъ Ташкента на 160 верстъ.

Хива находится отъ Ташкента въ 1,000 верстъ разстоянія.

Кашгаръ отстоитъ отъ Ташкента на 600 верстъ чрезъ Коканъ.

в) Пути сообщенія съ краемъ.

Первое направленіе пути слѣдуетъ считать отъ Оренбурга, потому что путь этотъ давно проложенъ и занятъ русскими укрѣпленіями и фортами. На этомъ разстояніи, хотя и установленъ почтовый трактъ, но проѣздъ по немъ сопряженъ съ большими затрудненіями, которыя происходятъ всего болѣе отъ того, что на этомъ пути залегаютъ отчасти песчаныя, открытыя степи, лишенныя хорошей воды. Выборъ направленія этого пути, конечно, сдѣланъ былъ въ прежнее время по необходимости, но онъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть признанъ главнымъ коммерческимъ трактомъ,

*) Чрезъ Ходжентъ и Ура-Тюбе, а чрезъ Чинасъ безводною степью до 540 верстъ.

такъ какъ ни какія улучшенія не могутъ сдѣлать его удобнымъ; даже еслибы провести здѣсь желѣзную дорогу, то и она была бы занесена песками. Словомъ, по этому пути никогда не можетъ существовать движенія товаровъ; если же въ послѣднее время и проходили по немъ караваны, то они направлялись сюда ради одной лишь безопасности въ смутное только время.

Второе направленіе пути идетъ отъ Ташкента на Укрѣпленіе Вѣрное къ Семипалатинску. Хотя по этому направленію разстояніе отъ Вѣрнаго до Ташкента 750 вер., но путь также не представляетъ большихъ удобствъ для слѣдованія каравановъ; потому что на этомъ направленіи его находится Кастекское ущеліе, которое представляетъ большіе трудности для прохода, особенно въ дурную погоду. Кромѣ Кастекскаго ущелія, по тракту отъ Вѣрнаго къ Семипалатинску, представляетъ большія затрудненія перевалъ Гасфордта (у Копала или вѣрнѣе у Арасянскаго выселка) по крутизнѣ своихъ подъемовъ и спусковъ. Неудобства эти заставляютъ караваны обходить эту мѣстность и направляться прямо отъ станціи Акъ-Ичке къ среднему теченію Лепсы. Но и этотъ путь нельзя назвать удобнымъ и предпочитать его какому либо другому тракту, болѣе удобному, — во 1-хъ, потому, что разстояніе отъ Вѣрнаго до Семипалатинска, 1,028 вер., представляетъ возможность къ перевозкѣ товаровъ только вьючнымъ способомъ; во-2-хъ, потому еще, что прослѣдованіе каравановъ на Семипалатинскъ, Омскъ и Западную Сибирь значительно увеличиваетъ разстояніе.

Третій, давно извѣстный коммерческій путь изъ Ташкента въ Россію, лежитъ на Акмолинскъ, который отстоитъ отъ Ташкента на 1,200 вер. Это направленіе предпочитается всѣмъ другимъ путямъ, потому что здѣсь находится самая удобная мѣстность, представляющая возможность существованія не однихъ только кочевьевъ, но и осѣдлой жизни. Из-

бытокъ воды и лучшая, въ сравненіи съ другими мѣстностями, растительность составляютъ самыя благопріятныя для этого пути условія. Недостатокъ топлива, какъ всеобщее свойство степныхъ мѣстъ, и неопредѣленное прежде положеніе киргизской степи отдаляли до настоящаго времени существованіе на этомъ пути осѣдлаго населенія; но при настоящемъ положеніи можно надѣяться, что заселеніе этого края непремѣнно начнется, по-крайней-мѣрѣ въ болѣе удобныхъ для сего, по направленію къ Ташкенту, мѣстностяхъ.

г) Производительность средне-азіатскаго края.

Главная производительность въ этомъ краѣ заключается въ разведеніи шелка и хлопка; затѣмъ слѣдуетъ рисъ, изюмъ, урюкъ и другіе плоды. Сборъ этихъ продуктовъ составляетъ естественное и постоянное богатство края. Вывозъ ихъ въ Россію въ настоящее время простирается до слѣдующаго количества:

Шелку до 4,000 пуд.,—на 400 т. руб.; хлопка отъ 500 т. до 700 т. пудовъ,—на 3 милл. руб.; другихъ товаровъ не менѣе чѣмъ на 1 милл.

Фабричнаго производства въ этомъ краѣ вовсе нѣтъ; но, посредствомъ ручной работы, выдѣлывается на продажу въ одной Киргизской степи до 5 милл. кусковъ дабы и выбойки, на сумму въ $1^1/_2$ милл. руб., не считая громаднаго количества для домашняго употребленія.

д) Торговля края.

Ташкентскій край производитъ торговлю главнымъ образомъ съ Бухарой, Коканомъ, Кашгаромъ и Западнымъ Китаемъ. Не малое количество доставляется въ этотъ край товаровъ, особенно чая, изъ Остъ-Индіи, которые направляются сначала на Бухару, а оттуда проникаютъ и въ занятый нами

край. Впрочемъ, въ послѣднее время главная масса товаровъ доставляется уже изъ Россіи. Изъ нихъ большее количество заключается въ мануфактурныхъ, какъ-то: ситцахъ, тикѣ, нанкѣ, платкахъ, сарпинкѣ и частію суконахъ и драдедамѣ. Желѣзо идетъ полосовое и брусковое, а также и издѣлія изъ желѣза, чугуна и мѣди. Идутъ также и москательные товары: сандалъ, квасцы, шпіатръ и т. п. Сахаръ и чай требуются въ большомъ количествѣ.

Общая сумма всего привоза русскихъ товаровъ въ описываемый край простирается до 12 милл. ежегодно.

е) Виды на бо́льшее распространеніе торговли и на окончательное сближеніе съ азіатскими народами.

Окончательное сближеніе наше съ народами описываемаго края зависитъ всего болѣе отъ развитія въ немъ непосредственной нашей торговли, которая одна можетъ содѣйствовать успѣшному ходу дѣла и уничтожить всѣ тѣ предубѣжденія, которыя все еще существуютъ противъ насъ въ этомъ краѣ, раздуваемыя, разумѣется, болѣе всего мусульманскимъ фанатизмомъ.

Съ развитіемъ торговли начнутся частыя сообщенія, постоянныя сношенія по дѣламъ, обмѣнъ товаровъ и, неизбѣжный при этомъ, обмѣнъ мыслей, при которомъ на населеніе Средней Азіи можетъ быть оказываемо русскими громадное вліяніе. Все это будетъ служить для развитія цивилизаціи въ средѣ народа, незнающаго цѣнности труда, — народа, который, живя въ надѣленной богатыми дарами природѣ, облѣнился, и, вслѣдствіе низкаго уровня понятій, не можетъ извлекать выгодъ изъ произведеній богатой его окружающей природы.

Способствовать быстрому осуществленію этого могутъ только хорошіе пути сообщенія; достигнуть же этого мож-

но или устройствомъ желѣзныхъ дорогъ, или открытіемъ водяныхъ сообщеній. Устройство желѣзныхъ дорогъ много зависитъ отъ скорѣйшаго утвержденія проэктируемой теперь сибирской желѣзной дороги отъ Казани, чрезъ Екатеринбургъ, на г. Тюмень. Отъ этой линіи, для проведенія желѣзно-конной дороги, самымъ удобнымъ и ближайшимъ направленіемъ признается мѣстность отъ Екатеринбурга до Троицка, или же отъ Тюмени на Петропавловскъ, а оттуда на Акмолинскъ. Впослѣдствіи знакомство съ мѣстными условіями страны укажетъ, можетъ быть, возможность и на проведеніе желѣзно-конной дороги до Ташкента.

Закончивъ этимъ сообщенныя С. Н. Трубчаниковымъ свѣдѣнія, которыя впослѣдствіи, конечно, могутъ быть значительно пополнены, остается сказать нѣсколько словъ о возможности устройства водянаго пути въ Сред. Азію.

ж) Водяныя сообщенія.

Водяное сообщеніе можетъ быть открыто, конечно, чрезъ Каспійское море, изъ котораго можно устроить сообщеніе съ занятымъ нами краемъ и со всей Средней Азіей двумя способами. Во-1-хъ, чрезъ направленіе въ Каспійское море русла рѣки Аму-Дарьи, которое, какъ извѣстно, загреждено и направлено въ Аральское море искусственно, и для расчистки котораго едва-ли потребуется значительная сумма расходовъ. Но такъ какъ мѣстность эта еще нами не занята, то предварительно необходимо, не только для безпрепятственнаго выполненія предполагаемаго устройства, но и для самаго изслѣдованія русла Аму-Дарьи, войти въ самое прочное соглашеніе съ обитающими въ этой мѣстности народами, — при содѣйствіи, разумѣется, и самомъ дѣятельномъ участіи нашей администраціи въ Туркестанскомъ краѣ. Во-2-хъ, чрезъ соединеніе Каспійскаго моря съ Аральскимъ

или съ рѣкою Сыръ-Дарьей. Но для проложенія когда-либо пути по этому направленію, необходимо прежде всего изыскать мѣстность для удобной и ближайшей къ Аральскому морю гавани на Каспійскомъ морѣ. Потомъ нужно изслѣдовать всю мѣстность, лежащую отъ Каспійскаго моря къ Аральскому и даже до форта № 1 на Сыръ-Дарьѣ, такъ какъ отъ форта № 1 начинается уже удобный водяной путь по Сыръ-Дарьѣ до Чиназа, находящагося въ 60 верстахъ отъ Ташкента.

Изслѣдованіе стараго русла рѣки Аму-Дарьи и сухопутнаго перевала отъ Каспійскаго моря къ берегамъ Сыръ-Дарьи и открытіе, вслѣдъ затѣмъ, водяныхъ сообщеній съ Туркестанскимъ краемъ и Среднею Азіею признается въ настоящее время крайне необходимымъ для того, чтобы пріобрѣсти прочное положеніе для нашей торговли въ Туркестанскомъ краѣ и Средней Азіи. Можно съ увѣренностію предполагать, что и Правительство наше не откажется принять это предпріятіе подъ свое покровительство; конечно, не откажетъ въ своемъ содѣйствіи и К° «Кавказъ и Меркурій», которая, вѣроятно, согласится перевезти назначенную для этаго экспедицію къ самому истоку стараго русла рѣки Аму-Дарьи или къ мѣсту бывшаго Александровскаго форта.

Выгоды для нашего государства отъ устройства этихъ путей будутъ неизчислимы. Достаточно указать на одинъ примѣръ: если сдѣлать погрузку товаровъ въ Нижнемъ Новгородѣ, то, при направленіи Аму-Дарьи въ Каспійское море, товары на тѣхъ же пароходахъ, или же съ одной только перегрузкой, могутъ быть доставлены внутрь Средней Азіи. Если же устроится ближайшій путь чрезъ соединеніе Каспійскаго моря съ рѣкою Сыръ-Дарьей проложеніемъ желѣзно-конной дороги, то время доставки товаровъ еще значительнѣе уменьшится. Устройство этихъ путей не маловажно не только въ стратегическомъ отношеніи, но оно нужно *для*

полнаго и навсегда безопаснаго водворенія русской торговли въ Средней Азіи, которая такъ нуждается теперь въ нашихъ произведеніяхъ.

2) ПОСТАНОВЛЕНІЕ КОМИТЕТА.

По прочтеніи сей записки и по выслушаніи различныхъ мнѣній, заявленныхъ лицами, посѣтившими засѣданіе Комитета, и знакомыми съ Туркестанскимъ краемъ, Комитетъ, принимая во вниманіе, сколь важно упрочить наше положеніе въ Средней Азіи и закрѣпить за нашей промышленностью тамошніе рынки, и имѣя въ виду, что расширеніе нашей торговли — въ прямой зависимости отъ удобства, представляемаго путями сообщенія, — положилъ: вопросъ объ открытіи болѣе удобныхъ путей сообщенія въ Среднюю Азію передать въ 4 Отдѣленіе для немедленной, подробной его разработки, съ участіемъ спеціалистовъ, а за тѣмъ составить докладъ для ходатайства объ этомъ предъ Правительствомъ.

II.

1) ЗАСѢДАНІЕ IV ОТДѢЛЕНІЯ КОМИТЕТА.

Вице-Предсѣдатель Общества, завѣдывающій 4 Отдѣленіемъ Комитета П. А. Бѣляевъ открылъ засѣданіе 24-го Апрѣля слѣдующей рѣчью:

«Милостивые Государи! Комитетъ нашего Общества, по прочтеніи въ своемъ засѣданіи записки о положеніи Туркестанскаго края, составленной изъ свѣдѣній, сообщенныхъ г. Трубчаниновымъ, и по выслушаніи нѣкоторыхъ заявленій о необходимости улучшенія торговыхъ путей въ Среднюю Азію, передалъ этотъ вопросъ въ 4 Отдѣленіе для разсмотрѣнія и разрѣшенія его съ участіемъ спеціалистовъ и лицъ, знающихъ положеніе края. Въ слѣдствіе этого открыто на-

стоящее засѣданіе 4-го отдѣленія, въ которомъ предполагается выслушать, касательно упомянутаго вопроса, завленія и затѣмъ предоставить на его разсмотрѣніе нѣсколько вопросовъ для окончательнаго обсужденія и рѣшенія этого дѣла».

Вслѣдъ за этимъ, по предложенію г. Предсѣдателя, г. Глуховской прочиталъ записку слѣдующаго содержанія.

2) ЗИПИСКА ГЛУХОВСКАГО.

Громадное возвышеніе цѣнности нашихъ произведеній на средне-азіятскихъ рынкахъ сравнительно со стоимостью ихъ въ Москвѣ, въ слѣдствіе ненормальнаго положенія нашей торговли, ясно доказываетъ, что Европа чрезъ Индукушъ и Кавказъ можетъ какъ наводнить персидскія и средне-азіятскіе рынки своими издѣліями, такъ и сильно подорвать нашу торговлю и нашу мануфактурную промышленность. Россія можетъ обезпечить себя отъ подобной катастрофы только открытіемъ лучшихъ путей сообщенія въ Среднюю Азію, которые могли бы приблизить ее къ Россіи и удешевить перевозку товаровъ. Всѣ мѣры, предлагаемыя для этой цѣли, относятся къ двумъ великимъ средне-азіятскимъ бассейнамъ: 1) къ сыръ-дарьинскому и 2) аму-дарьинскому.

Одни предлагаютъ учредить только пароходство по р. Сыръ-Дарьѣ. Другіе, сверхъ этого, желаютъ еще провести желѣзную дорогу отъ сѣвернаго берега Каспійскаго моря или къ одному изъ заливовъ Аральскаго моря, или къ форту № 1. Третьи же указываютъ на крайнюю и безотлагательную необходимость открыть, какъ можно скорѣе, аму-дарьинскій путь. Тогда товары изъ Россіи пойдутъ въ Среднюю Азію по самому дешевому и удобному пути, пролегающему по Волгѣ, Каспійскому морю, Туркменской степи, Хивинскому ханству и далѣе по р. Аму-Дарьѣ.

Что касается проведенія желѣзной дороги отъ сѣвернаго

берега Каспійскаго моря или къ одному изъ заливовъ западнаго берега Аральскаго моря, или къ форту № 1, то мы, право, затрудняемся какъ и выразиться объ этихъ проэктахъ.

Вести желѣзную дорогу отъ Каспія на протяженіи болѣе 400 вер. по пустынной мѣстности къ пустыннымъ берегамъ Аральскаго моря, или на протяженіи болѣе 1,000 верстъ *) къ форту № 1, гдѣ по пути расположены еще песчаныя пустыни Барсуки и Каракумы, не только затруднительно, но и безполезно. Если бы Россія имѣла много денегъ и ихъ нѣкуда было бы употребить, то, пожалуй, тогда можно было бы ихъ зарыть въ Аральскія пустыни. Но такъ какъ Россія не построила еще главныхъ капитальныхъ дорогъ, то думать о проведеніи желѣзной дороги, не имѣющей никакой будущности, едва ли возможно. Предлагающіе Аральскую желѣзную дорогу не имѣютъ довольно яснаго понятія ни о краѣ, который они хотятъ облагодѣтельствовать, ни о пустынной мѣстности, по которой они думаютъ проложить желѣзную дорогу, ни о положеніи нашей средне-азіятской торговли, ни о потребностяхъ ея, удовлетвореніе которыхъ только и можетъ содѣйствовать ея развитію. Мы увѣрены, что одной русской казнѣ, если только будетъ дана гарантія, придется поплатиться какъ за расходы предпринимателей Аральской желѣзной дороги, такъ и за всѣ потери и убытки, которые будутъ постоянно нести ея акціонеры.

Но, разбивая сказанныя два направленія, проведеніе желѣзной дороги къ форту № 1 имѣетъ болѣе смысла. Эта дорога, по крайней мѣрѣ, будетъ упираться въ населенный пунктъ на р. Сыръ-Дарьѣ, гдѣ проходитъ главный караванный путь изъ Бухары въ Россію, и гдѣ соединяются почтовые трак-

*) До удобныхъ пристаней на Мангышлакѣ, а 400 верстъ по картѣ по прямой дорогѣ просто до берега Каспія.

ты, идущіе въ Ташкентъ и въ Оренбургъ. Но что сказать о желѣзной дорогѣ, которая будетъ упираться въ пустынный берегъ Аральскаго моря, гдѣ нѣтъ признаковъ жизни, и куда нужно доставлять каждый кусокъ дерева и желѣза изъ-за 1,000 или 2,000 вер.? Для приданія хотя какого нибудь значенія этой дорогѣ предлагаютъ завести торговлю съ Среднею Азіею черезъ Аральское море, устроивъ для этой цѣли пристань и населеніе на западномъ пустынномъ его берегу, не имѣющемъ даже и прѣсной воды. Сколько нужно употребить необыкновенныхъ усилій и пожертвованій для осуществленія подобнаго проекта! Построить морскія суда для плаванія по Аральскому морю, уничтожить въ устьяхъ Аму-Дарьи и Сыръ-Дарьи мелководіе и безпрестанную измѣнчивость фарватера, избѣгнуть необходимости каждый разъ при входѣ и выходѣ изъ двухъ рѣкъ въ Аральское море перегружать товары изъ морскихъ судовъ на рѣчныя, — всѣ эти препятствія, не говоря уже о второстепенныхъ, ставятъ такія препоны, что ихъ возможно преодолѣть развѣ только при посредствѣ чрезвычайныхъ мѣропріятій. Если Россія до сихъ поръ не можетъ отвратить мелководіе въ устьяхъ Воги и Дона, двухъ главныхъ рѣкъ нашего отечества, по которымъ совершаются громадные торговые обороты, то безполезно надѣяться, чтобы мы могли это сдѣлать на среднеазіятскихъ рѣкахъ, гдѣ еще и торговля сравнительно незначительна, и гдѣ чувствуется крайній недостатокъ во всемъ до малѣйшихъ мелочей. Да и къ чему намъ браться за едва ли выполнимый проектъ, когда въ немъ нѣтъ никакой нужды, и когда аму-дарьинскій путь представляетъ неоспоримыя преимущества? Къ чему намъ зарывать милліоны въ пески, солонеаки и устья рѣкъ аральской котоловины, съ тѣмъ, чтобы года черезъ два или три бросить затѣянное нами непроизводительное дѣло? Аму-дарьинскій путь во всякомъ случаѣ, уже въ слѣдствіе одной крайней необходимости, будетъ

Государ. публичная Историческая библіотека РСФСР

открытъ по большой мѣрѣ лѣтъ черезъ пять. Если русскій купецъ Куриловъ еще въ 1844 году намѣревался и уже изготовился было совершить плаваніе внизъ по Аму-Дарьѣ съ товарами, то теперь, когда господство наше въ Бухарѣ водворено, русскіе купцы не замедлятъ сами открыть аму-дарьинскій путь. А какъ только караваны начнутъ ходить изъ Хивы къ Каспійскому морю, то товарамъ не будетъ выгодно идти по Аральскому морю и Аральской желѣзной дорогѣ. Зимою по морю нельзя плавать, а по Аральской желѣзной дорогѣ нечего будетъ возить. Между тѣмъ содержаніе ея будетъ стоить весьма дорого въ пустынныхъ степяхъ, гдѣ зимою свирѣпствуютъ страшные бураны и мятели. Лѣтомъ также невыгодно будетъ отправлять товары въ Аральское море съ тѣмъ, чтобы дѣлать перегрузку въ устьяхъ Аму и Сыра и опять выгрузку въ какой-нибудь пристани на берегу моря. Несостоятельность проекта проведенія аральской желѣзной дороги можно видѣть изъ того, что провозъ пуда клади на верблюдахъ отъ Аму-Дарьи до Каспійскаго моря можетъ обходиться отъ 20 к. до 30 к. с., полагая за верблюда отъ 3 — 5 р. серебромъ [1]). Туркмены и Киргизы вообще славятся своимъ обширнымъ скотоводствомъ, и цѣна эта кажется намъ подходящею. Въ 50 годахъ отъ Оренбурга до Бухары Киргизы довольствовались около $4^1/_2$ р. с., а за 600 верстъ, когда верблюдъ можетъ сдѣлать отъ 4—6 концевъ, цѣна ему отъ 3—5 р. должна быть очень хорошая. По-

---

[1]) Цѣну точно нельзя опредѣлить, потому что теперь караваны вовсе не ходятъ отъ Красноводскаго залива въ Хиву, и торговли по этому направленію нѣтъ. Если даже положить, что верблюдъ будетъ стоить около 8 р. с., то и тогда провозъ пуда обойдется около 50 к. с., тѣмъ болѣе, что, при удобствѣ сплава по водѣ и при разстояніи по сухому пути около 600 вер., можно немедленно приступить къ перевозкѣ тяжестей на телѣгахъ. Обыкновенно настоящія цѣны на верблюдовъ могутъ установиться только въ то время, когда торговля тамъ приметъ въ нормальное положеніе.

ложимъ даже, что цѣна на верблюдовъ можетъ значительно подняться въ послѣдствіи, но во всякомъ случаѣ аральская желѣзная дорога никогда не будетъ въ состояніи конкурировать съ желѣзною дорогою, которая въ будущемъ должна появиться отъ Аму-Дарьи къ Каспійскому морю.

Обращаясь теперь къ разсмотрѣнію пароходства, мы видимъ, что учрежденіе его на р. Сыръ-Дарьѣ составляло постоянную заботу нашего Правительства съ самаго основанія русскихъ укрѣпленій на этой рѣкѣ. И вотъ съ тѣхъ поръ прошло болѣе 20 лѣтъ. Создана аральская флотилія. Она даже плаваетъ, хотя и съ огромными затрудненіями, по р. Сыръ-Дарьѣ, но торговое пароходство по ней составляетъ все еще вопросъ, который далекъ отъ разрѣшенія. Мы абсолютно ничего не имѣемъ сказать противъ пароходства. Пароходъ полезенъ на каждой рѣкѣ. Мы только желаемъ вполнѣ выяснить вопросъ о пароходствѣ по р. Сыръ-Дарьѣ, чтобъ не было сдѣлано какихъ нибудь громадныхъ ошибокъ, и чтобъ мы потомъ не раскаивались въ непроизводительной затратѣ большихъ капиталовъ. Пароходство по р. Сыръ-Дарьѣ имѣетъ для себя опасныхъ конкурентовъ въ верблюдахъ и въ Аму-Дарьѣ. По нашему крайнему убѣжденію, Сыръ-Дарья въ послѣдствіи едва ли будетъ въ состояніи успѣшно съ ними соперничать, тѣмъ болѣе, что конечный пунктъ р. Сыръ-Дарьи примыкаетъ къ песчанымъ пустынямъ: Каракумамъ и Кызылкумамъ. Вотъ почему желательно, чтобъ учредители пароходства, имѣя въ виду всѣ эти обстоятельства, были крайне осмотрительны во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ и не затѣвали бы ничего излишняго въ обширныхъ размѣрахъ, чтобы не испортить все дѣло и не подрѣзать своихъ акціонеровъ. Опредѣливъ же сначала точно границы и предѣлы всего, сдѣлается яснымъ, гдѣ намъ не слѣдуетъ заходить далѣе извѣстной нормы. Единственно съ этою цѣлію мы и приступаемъ къ подробному разсмотрѣнію неудобствъ для процвѣтанія обширна-

го пароходства на р. Сыръ-Дарьѣ,, и изъ всего нижеизложеннаго нами читатели сами могутъ вывести свое собственное заключеніе.

Сыръ-Дарая, какъ и всячая степная рѣка, представляетъ своими мелями и безпрестанно измѣняющимися наносами столько препятствій для пароходства, что ихъ трудно преодолѣть. Сыръ-Дарья около форта Перовскаго раздѣляется на нѣсколько рукавовъ: Куванъ-Дарья, Явы-Дарья и Караузякъ. Эти рукава поглощаютъ непроизводительно огромное количество воды. Особенно, Караузякъ такъ много воды отнимаетъ у р. Сыръ-Дарьи, что она на протяженіи отъ форта Перовскагэ до форта № 2 дѣлается совершенно неудобною для судоходства, въ слѣдствіе множества мелей, почему и получила названіе Джаминъ-Дарьи, т. е. дурная рѣка. Вверхъ по Сыръ-Дарьѣ судоходство также можетъ продолжаться только до Ирджарскихъ пороговъ. Они уже совсѣмъ препятствуютъ пароходамъ подниматься вверхъ. Вообще р. Сыръ-Дарья течетъ чрезвычайно быстро и извилисто. Она дѣлаетъ иногда такіе зигзаги, что часто разстояніе по водѣ удвоивается сравнительно съ разстояніемъ по сухому пути. Въ слѣдствіе всѣхъ этихъ затрудненій генералъ Черняевъ, какъ намъ извѣстно, не придавалъ значенія судоходству по р. Сыръ-Дарьѣ. Нѣкоторые, однако, полагаютъ возможнымъ сдѣлать р. Сыръ-Дарью удобною для пороходства, прорывъ каналъ изъ Караузяка въ р. Джаманъ-Дарью. Вотъ проходитъ уже болѣе 10 л., какъ существуетъ этотъ проектъ, а канала нѣтъ и до сихъ поръ. Между тѣмъ все еще надѣются, что будто бы этотъ каналъ можетъ устранить препятствія для судоходства. Ожидаютъ даже огромныхъ результатовъ для торговли. Не давая особенной вѣры подобнымъ предположеніямъ, мы, напротивъ, убѣждены, что торговое пароходство по р. Сыръ-Дарьѣ не имѣетъ хорошей будущности. Если Россія, для избѣжанія мелей и наносовъ на р. Волгѣ и Донѣ, рѣшается вести вдоль этихъ

рѣкъ желѣзныя дороги [1]), то, тѣмъ болѣе, на Сыръ-Дарьѣ предполагаемыя искусственныя мѣры никогда не будутъ въ состояніи измѣнить свойство всѣхъ степныхъ рѣкъ, на которыя природа уже наложила свою роковую руку. Но предположимъ даже, что торговое пароходство по р. Сыръ-Дарьѣ, хотя и съ огромными затрудненіями, будетъ возможно, то спрашивается: какую будущность оно имѣетъ? Можетъ ли оно развиться до значительныхъ размѣровъ? На какой районъ можетъ оно разсчитывать для своего питанія? И, наконецъ, можетъ ли оно постоянно надѣяться на важное торговое значеніе р. Сыръ-Дарьи въ будущемъ? Посмотримъ. При своихъ выводахъ мы не будемъ принимать въ разсчетъ казенные грузы. Для перевозки ихъ имѣется аральская флотилія. Мы будемъ обращать вниманіе только на торговыя грузы.

На всемъ теченіи р. Сыръ-Дарьи отъ Джулека до Аральскаго моря находятся всего четыре небольшіе форта съ незначительнымъ количествомъ осѣдлаго населенія. На зиму къ р. Сыръ-Дарьѣ прикочевываютъ Киргизы, которые на лѣто опять удаляются къ оренбургской линіи. Обыкновенно Киргизамъ не будетъ никакой надобности ѣздить на нашихъ пароходахъ. Правда, можетъ быть, Киргизы будутъ отправлять на нихъ продукты обширнаго своего скотоводства. Но и на это нельзя надѣяться. Киргизы сбываютъ свои продукты на базарахъ форта Перовскаго и форта № 1, преимущественно, зимою. Изъ этихъ фортовъ товары идутъ прямо въ Оренбургъ или зимою на саняхъ, или весною на верблюдахъ, когда Киргизы откочевываютъ къ нашей линіи. От-

---

[1]) Такъ, предполагается вести желѣзную дорогу отъ Саратова черезъ Элтонъ и Астрахань до Бирючей косы въ обходъ всѣхъ мелководныхъ мѣстъ на р. Волгѣ. Въ бассейнѣ р. Дона также ведутся желѣзныя дороги черезъ Воронежъ и отъ Харькова до Ростова и Таганрога.

правлять же изъ форта Перовскаго товары на пароходахъ въ фортъ № 1 съ тѣмъ, чтобы ихъ тамъ выгружать и опять нагружать на верблюдовъ для отправки въ г. Оренбургъ, не будетъ разсчета. Если перегрузки чувствительны и въ Россіи, то тѣмъ болѣе они будутъ накладны на Сыръ-Дарьѣ, гдѣ крайне недостаетъ рабочихъ рукъ. При этомъ сколько будетъ стоитъ купцу или посылать прикащика съ товаромъ въ фортъ № 1, или держать тамъ контору, или платить деньги за коммиссію и храненіе! Но для купцовъ опаснѣе всего будетъ еще рискъ, что когда товаръ придетъ въ фортъ № 1, то, можетъ быть, или вовсе не окажется верблюдовъ для перевозки, или они будутъ очень дороги. Что же касается товаровъ, назначаемыхъ изъ Россіи собственно въ фортъ № 1, то они вовсе не нуждаются въ пароходахъ. Товарамъ же, идущимъ въ Перовскъ, быть можетъ, выгоднѣе будетъ отправляться туда прямо на верблюдахъ или телѣгахъ для избѣжанія перегрузокъ въ фортѣ № 1 и Перовскѣ [1]). И такъ, пароходы могутъ вполнѣ разсчитывать на перевозку только незначительнаго количества пассажировъ между фортами, да нѣкотораго количества товаровъ, принужденныхъ, въ слѣдствіе разныхъ причинъ, отправляться на пароходахъ.

Все сказанное относится и къ Туркестанскому округу, который преимущественно занимается хлѣбопашествомъ, скотоводствомъ и садоводствомъ. Не упоминая объ урюкѣ и кишмишѣ садовъ Туркестана, мы полагаемъ, что и на отправку туркестанскаго хлѣба вверхъ или внизъ по р. Сыръ-Дарьѣ нельзя разсчитывать. Ташкентъ, имѣя подъ рукою Кураминскій край, не нуждается въ хлѣбѣ, а сыръ-дарьинскіе форты начали уже и теперь снабжаться хлѣбомъ, произво-

---

[1]) Отъ Орска до Перовска по прямой караванной дорогѣ считается около 970 в., а отъ Орска до Перовска черезъ фортъ № 1 полагается болѣе 1,220 верстъ.

димымъ на мѣстѣ [1]). Въ послѣдствіи хлѣбопашество тамъ еще болѣе разовьется, и продовольствіе дельты р. Сыръ-Дарьи будетъ обезпечено своимъ собственнымъ хлѣбомъ. Правда, можетъ быть, изъ Туркестана и будутъ отправлять хлѣбъ по рѣкѣ, но это возможно будетъ только для казны, для которой перевозка хлѣба на своихъ пароходахъ и перегрузка его ничего не стоятъ. Надо еще имѣть въ виду, что Туркестанскій округъ славится богатствомъ своихъ перевозочныхъ средствъ. Отсюда въ большомъ количествѣ доставляются для перевозки тяжестей верблюды въ Ташкентъ и въ фортъ Перовскій, особенно лѣтомъ. Поэтому если бы и было что нибудь возить изъ Туркестана въ Россію, то тяжестямъ выгоднѣе направляться туда прямо на верблюдахъ, чѣмъ перегружаться два раза въ Учь-Каюкѣ [2]) и фортѣ № 1 съ тѣмъ, чтобы опять на верблюдахъ отправиться оттуда въ Оренбургъ.

Производительность Чимкентскаго округа также заключается въ садоводствѣ и преимущественно въ хлѣбопашествѣ и скотоводствѣ. Этотъ округъ хотя и можетъ имѣть пристань въ 45 верстахъ отъ Чимкента при впаденіи р. Арыса въ р. Сыръ-Дарью, но находится такъ близко къ Ташкенту, что грузовъ для отправленія какъ вверхъ, такъ и внизъ по р. Сыръ-Дарьѣ не имѣетъ. Хотя въ Чимкентскомъ округѣ и производится ничтожное количество хлопка, но онъ какъ теперь, такъ и послѣ, будетъ или потребляться на мѣстѣ, или будетъ закупаться для Ташкента, гдѣ единственно находятся капиталисты и всѣ торговыя конторы. Что же касается продуктовъ обширнаго скотоводства вышеупомянутыхъ округовъ, то кошмы потребляются на мѣстѣ, и онѣ такъ высоко цѣнятся на

---

[1]) Въ прошедшемъ году заготовка хлѣба для сыръ-дарьинскихъ фортовъ производилась на мѣстѣ.

[2]) Пристань г. Туркестана на р. Сыръ-Дарьѣ въ 45 верстахъ отъ него.

чимкентскомъ, ташкентскомъ и бухарскихъ рынкахъ, что ихъ невыгодно отправлять въ Россію. Единственно только шерсть можетъ идти въ Россію, а кожи обдѣлываются и теперь на мѣстныхъ кожевенныхъ заводахъ, въ послѣдствіи же, когда будутъ или усовершенствованы уже существующіе заводы, или построены вновь заводы на лучшихъ началахъ, то Ташкентъ самъ потребуетъ кожи изъ Киргизскихъ степей.

И такъ, частное пароходство на р. Сыръ-Дарьѣ можетъ разсчитывать только на г. Ташкентъ. Этотъ городъ находится въ 78 верстахъ отъ Чиназа, ближайшей его пристани на р. Сыръ-Дарьѣ, и можетъ, по видимому, питать значительное пароходство на ней. Ташкентъ есть главное складочное депо всѣхъ товаровъ, идущихъ по бассейну р. Сыръ-Дарьи. Несмотря, однако, на подобную внѣшнюю обстановку, мы должны сказать, что значеніе Ташкента слишкомъ увеличивается въ слѣдствіе ненормальнаго положенія дѣлъ въ Средней Азіи и крайнихъ безпорядковъ въ сосѣднихъ ханствахъ. Для оцѣнки настоящаго его достоинства, мы сначала оставимъ въ сторонѣ торговлю его съ Коканомъ, Кашгаромъ и Бухарою, которую онъ временно захватилъ въ свои руки, и посмотримъ, чт Ташкентъ самъ по себѣ даетъ и потребляетъ? Предположимъ, что Ташкентъ съ Кураминскимъ уѣздомъ можетъ отправлять свои произведенія въ Россію не иначе, какъ или по р. Сыръ-Дарьѣ, или сухимъ путемъ по Киргизской степи.

Извѣстно, что только хлопокъ и шелкъ составляютъ главныя отпускныя статьи изъ Средней Азіи въ Россію. Изъ этихъ-то именно статей Ташкентъ и вообще весь Чирчикскій край даетъ хлопка немного, а шелку вовсе мало, но за-то производитъ въ изобиліи хлѣбъ. Но на пароходахъ хлѣбъ нѐ-куда отправлять ни вверхъ, ни внизъ по р. Сыръ-Дарьѣ, а въ виноградѣ Ташкентъ самъ еще нуждается. Ташкентъ для винодѣлія потребляетъ такъ много винограда, что мѣст-

наго не хватаетъ и для заводовъ привозятъ кишмишъ (сушеный виноградъ) изъ Кокана и Самарканда. Хлопокъ же, производимый въ Чирчикскомъ краѣ, также почти весь пойдетъ на удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей (туземныхъ мастерскихъ), и едва ли что останется для вывоза, а если и останется, то вовсе мало. Изъ этого видно, что Ташкентъ, для питанія пароходства, можетъ самъ по себѣ дать небольшое количество хлопка, шелка и нѣкоторыхъ другихъ тяжестей. Въ торговомъ отношеніи Ташкентъ также долженъ разсчитывать только на верхнюю часть сыръ-дарьинской области. Поэтому и пароходство на р. Сыръ-Дарьѣ можетъ имѣть въ виду только грузы, назначаемые для удовлетворенія ея потребностей. Изъ этихъ грузовъ: чугунъ, желѣзо, мѣдь и металлическія издѣлія пойдутъ прямо на верблюдахъ изъ Троицка въ Ташкентъ, не имѣя никакой надобности заходить на р. Сыръ-Дарью. Хотя, съ перваго взгляда, вверхъ по р. Сыръ-Дарьѣ и повезутъ много мануфактурныхъ издѣлій, но въ дѣйствительности они направятся туда, гдѣ будутъ перевозить и быстрѣе, и дешевле, т. е. по аму-дарьинскому тракту. Надѣяться на большое количество пассажировъ также нельзя. Масса ихъ всегда двигается только по удобнымъ и быстрымъ путямъ сообщенія, а не подлиннымъ, дорогимъ и притомъ окольнымъ путямъ. Правда, изъ Чиназа, устья р. Арыса и Учь-Каюка можно отправлять каменный уголь для сыръ-дарьинскихъ фортовъ. Но эта потребность вполнѣ можетъ быть удовлетворяема или пароходами аральской флотиліи, или каменный уголь просто можно сплавлять внизъ по рѣкѣ на баржахъ. Вообще для удовлетворенія всѣхъ незначительныхъ нуждъ сыръ-дарьинскихъ фортовъ прежде всего необходимо устроить хорошій бичевникъ, въ которомъ нуждается р. Сыръ-Дарья.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію слѣдующаго вопроса: можетъ ли торговля Ташкента съ Россіею, Кяхтою, Запад-

нымъ Китаемъ, Коканомъ, Кашгаромъ и Бухарой *постоянно* давать достаточное количество грузовъ для значительнаго пароходства по р. Сыр-Дарьѣ?

1) Торговля Средней Азіи съ Кяхтою и Западнымъ Китаемъ производится черезъ Ташкентъ и заключается въ чаѣ, который и двигается въ Среднюю Азію прямо по сухому пути. На пароходахъ по р. Сыр-Дарьѣ чай можетъ идти только въ весьма маломъ количествѣ для снабженія сыръ-дарьинскихъ фортовъ [1]). Надѣяться же на то, чтобъ чай изъ Кяхты и Западнаго Китая направился въ Россію черезъ Ташкентъ по р. Сыр-Дарьѣ и далѣе въ Оренбургъ ни какъ нельзя. Изъ Кяхты есть прямая дорога черезъ Сибирь въ Россію, а изъ Западнаго Китая также есть прямой, болѣе удобный и дешевый путь. Изъ Урумчи, центра торговли Западнаго Китая, дорога пролегаетъ въ Россію или черезъ Кульджу или прямо черезъ Чугучакъ [2]), какъ на оренбурго-сибирскую линію, такъ и на оз. Норъ-Зайсанъ или Иртышъ, откуда на пароходахъ въ Тюмень и далѣе по предполагаемой желѣзной дорогѣ въ Россію.

2) Торговля Россіи съ Кашгаромъ производится черезъ Вѣрный и черезъ Ташкентъ и Коканъ. Кашгаръ почти одинаково отстоитъ и отъ Вѣрнаго (500—600 в.), и отъ Кокана (около 600 в.) [3]). До сихъ поръ еще не опредѣлилось точно, по какому изъ этихъ двухъ путей выгоднѣе направляться въ Россію кашгарскимъ товарамъ. Все будетъ зависѣть отъ того, гдѣ прежде проведутся лучшіе пути сообщенія: въ Сибири, или въ Средней Азіи. При настоящемъ ихъ положеніи, зна-

---

[1]) Теперь даже и въ Ташкентъ везутъ кантонскій чай изъ Москвы.

[2]) Г. Чугучакъ и г. Кульджа находятся почти въ одинаковомъ разстояніи отъ Урумчи. Отъ Чугучака до Урумчи 645 верстъ, а отъ Урумчи до Кульджи 625 верстъ. Отъ Чугучака до Норъ-Зайсана по картѣ около 200 в., а отъ Кульджи до Чиназа, пристани г. Ташкента на р. Сыр-Дарьѣ, около 1000 в.

[3]) Военно-Статистическій Сборникъ.

чительная часть торговли Кашгара съ Россіею можетъ производиться черезъ г. Вѣрный, направляясь по Киргизской степи или на оренбурго-сибирскую линію, или прямо на р. Иртышъ, откуда на пароходахъ до Тюмени и далѣе по желѣзной дорогѣ. Кашгарскіе же грузы, идущіе въ Россію черезъ Коканъ, будутъ двигаться по направленію коканскихъ грузовъ, которые какъ мы сейчасъ увидимъ, впослѣдствіи пойдутъ въ Россію по амударьинскому пути. Товары изъ Кашгара могутъ еще идти и прямо на р. Аму-Дарью по караванному бадакшанскому пути.

3) Вся торговля Россіи съ Коканомъ можетъ производиться черезъ г. Ташкентъ только до тѣхъ поръ, пока не откроетъ амударьинскій путь и пока не водворится спокойствіе въ Бухарѣ и Хивѣ. Для торговли Россіи съ Коканомъ впослѣдствіи будетъ особенно важенъ не Ташкентъ, а Ходжентъ, расположенный на р. Сыр-Дарьѣ недалеко отъ коканской границы и на 160 верстъ ближе къ Коканскому ханству, чѣмъ Ташкентъ. Ходжентъ обращаетъ на себя особенное вниманіе тѣмъ, что товары, отправляясь изъ Кокана въ г. Ташкентъ должны: 1) дѣлать между Мулламиромъ и Теляу трудный перевалъ черезъ горы Киндиръ-Даванъ и черезъ узкое, скалистое ущелье Казангбузаръ [1]), 2) совершать двойную переправу: черезъ р. Сыр-Дарью и р. Чирчикъ. Какъ затруднительны и опасны переправы черезъ быстрыя рѣки всѣмъ извѣстно. Особенно переправа въ бродъ черезъ нѣсколько рукавовъ р. Чирчика бываетъ часто такъ опасна, что даже не рѣшаются на подобный смѣлый подвидъ. Въ полую воду переправа черезъ р. Чирчикъ не возможна. Всѣхъ этихъ препятствій при направленіи товаровъ изъ Кокана въ Россію черезъ г. Ходжентъ и Дизакъ не встрѣчается. Главные же вывозные предметы въ Россію, хлопокъ и шелкъ, именно и производятся преимущественно въ Коканскомъ ханствѣ, начи-

[1]) Военно-Статистическій Сборникъ.

ная съ г. Ходжента, а нашъ Чирчикскій край даетъ ихъ въ небольшомъ количествѣ. Благодаря выгодному расположенію Ходжента, значеніе его быстро возрастаетъ. Братья Хлудовы основали тамъ уже шелкомотальную фабрику, отапливаемую каменнымъ углемъ, открытымъ близь города. Одинъ Ходжентскій районъ, по словамъ прикащиковъ г. Хлудова, можетъ давать до 10,000 пудовъ коконовъ. Въ послѣднее время оказалось, что и торговымъ сношеніямъ Кокана съ Ташкентомъ удобнѣе направляться черезъ Ходжентъ, чѣмъ подвергаться огромнымъ затрудненіямъ при переправѣ черезъ Сыр-Дарью въ коканскихъ предѣлахъ. Сознавая всѣ выгоды для насъ отъ подобнаго направленія коканской торговли, г. Хлудовъ, въ концѣ 1868 года, предлагалъ устроить въ Ходжентѣ на свой собственный счетъ мостъ черезъ р. Сыр-Дарью и представилъ объ этомъ проектъ на разсмотрѣніе мѣстной администраціи. Казенныя желѣзныя баржи и мѣстныя лодки не могутъ уже удовлетворять всѣмъ требованіямъ на нихъ, и устройство постояннаго моста въ г. Ходжентѣ дѣлается очевидно необходимымъ, какъ въ административномъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ.

Принимая г. Ходжентъ за исходную точку для коканской торговли, мы видимъ, что по сухому пути отъ Ходжента черезъ г. Ташкентъ до г. Оренбурга считается около 2,160 [1]), а черезъ Бухару и Хиву до Красноводскаго залива Каспійскаго моря только около 1,430 в. [2]), также по сухому пути.

---

[1]) Отъ г. Ходжента до г. Ташкента 160 в. и около 2000 в. отъ Ташкента до г. Оренбурга. Путь между послѣдними городами въ дѣйствительности гораздо длиннѣе и его полагаютъ около 2100 в. и даже 2200 в.

[2]) По прямымъ караваннымъ дорогамъ считается: отъ г. Ходжента до Дизака, мимо Ура-Тюбе, 160 в. (по почтовому же тракту черезъ Ура-Тюбе 175 в.), отъ Дизака по сѣверной дорогѣ до Бухары 320 в., отъ Бухары до Хивы около 350 в. «Очерки торговли Россіи съ среднею Азіею» Небольсина и Военно-Статистическій Сборникъ), да отъ Хивы до Красноводскаго залива 600 в. При опредѣленіи разстоянія между послѣдними пунктами были слѣдующія соображенія: 1) Отсутствіе

Слѣдовательно, отъ г. Ходжента до Каспійскаго моря ближе на 730 в., чѣмъ отъ Ходжента до г. Оренбурга. Предположимъ теперь, что, вслѣдствіе какихъ нибудь необыкновенныхъ усилій, р. Сыр-Дарья сдѣлается удобною для пароходства [1]), и торговля Кокана съ Россіею будетъ, какъ и петерь, производиться черезъ г. Ташкентъ, но только оттуда по р. Сыр-Дарьѣ и далѣе по Каракумамъ. Не обращая вниманія на двойную переправу коканскихъ товаровъ черезъ р. Сыръ-Дарью и Чирчикъ и на 1,500 в. теченія рѣки Сыръ-Дарьи отъ Чиназа до форта № 1, посмотримъ на разстояніе по сухому пути. Оказывается, что отъ Ходжента черезъ г. Ташкентъ до Чиназа и отъ форта № 1 до Оренбурга считается около 1,240 [2]), а отъ Ходжента до Красноводскаго залива

точныхъ свѣдѣній о мѣстахъ, гдѣ именно будутъ учреждены пристани въ Красноводскомъ заливѣ и въ Хивинскомъ ханствѣ, а также необходимость имѣть одинъ какой нибудь пунктъ для обозначенія хотя приблизительнаго направленія торговли, какъ по водяному, такъ и по сухому пути, указали, что, для сравнительной оцѣнки среднеазіатскихъ путей, можно принять г. Хиву, столицу ханства и важный торговый пунктъ, какъ болѣе подходящій къ требованіямъ нашей торговли, откуда и теперь перевозятъ товары въ разные хивинскіе города и Бухару. Хотя черезъ нѣсколько времени, вѣроятно, и появятся на Аму-Дарьѣ пароходы, но сперва намъ всетаки придется для транспортировки товаровъ пользоваться дешевыми средствами, а именно: лодками, барками, баржами и бичевникомъ, существующемъ въ настоящее время на каналахъ и берегахъ Аму-Дарьи. 2) Такъ какъ между предѣлами Хивинскаго ханства и Красноводскимъ заливомъ придется рыть колодцы для удобнаго движенія транспортовъ, то обыкновенно для этого выберется болѣе прямое направленіе, которое и можно приблизительно положить въ 600 в. Если же, впослѣдствіи, пароходная пристань въ Хивинскомъ ханствѣ будетъ болѣе удалена отъ Красноводскаго залива на нѣсколько десятковъ верстъ, то теперь это ни какъ нельзя предвидѣть, а потомъ подобная ничтожная разница не составитъ ровно никакого разсчета при оцѣнки достоинствъ аму-дарьинскаго тракта съ другими среднеазіатскими путями.

[1]) Ирджарскіе пороги, находящіяся выше Чиназа, препятствуютъ подниматься пароходамъ далеко вверхъ по р. Сыр-Дарьѣ.

[2]) Отъ г. Ходжента до Ташкента 160 в., отъ г. Ташкента до Чиназа 78 в. и отъ форта № 1 до Оренбурга около 1000 в. Хотя изъ Ходжента можетъ быть проложена прямая дорога въ Чиназъ по берегамъ г. Сыр-Дарьи, но: 1) въ буду-

около 1,180 вер. [1]) При этомъ на, р. Сыр-Дарьѣ теперь нѣтъ никакого торговаго судоходства. Между тѣмъ, на р. Аму-Дарьѣ находится и въ настоящее время много лодокъ, которыя не только перевозятъ товары между хивинскими городами, но даже поднимаются съ товарами вверхъ по р. Аму-Дарьѣ до укр. Чарджуй. «Товары, отправляемые въ Бухару водою по Аму-Дарьѣ, нагружаются въ Енги-Ургенчѣ и подымаются бичевой до Чарджуя, откуда, навьюченные на верблюдовъ, черезъ Кара-Кулъ, они достигаютъ Бухары въ 4 дня» [2]). Значитъ, Аму-Дарья имѣетъ на мѣстѣ средства для судоходства и намъ стоитъ только воспользоваться ими и развить ихъ. Хивинцы довольно предпріимчивы и, повидимому, обладаютъ способностью сдѣлаться хорошими моряками. Въ 1865 году я лично видѣлъ въ фортѣ № 1 и фортѣ № 2 хивинцевъ переѣхавшихъ на своихъ лодкахъ чрезъ Аральское море въ Сыръ-Дарью. Они привозили изъ Хивы на продажу въ фортъ № 1 лѣсъ и хлѣбъ. Судя по имѣющимся даннымъ, можно надѣяться, что судоходство по Аму-Дарьѣ быстро разовьется, даже если и встрѣтиться большой недостатокъ въ

щемъ коканская торговля направится въ Россію по амударьинскому пути, а 2) теперь, основываясь на всѣхъ имѣющихся до сихъ поръ данныхъ, трудно предполагать, чтобы главная масса товаровъ избрала это направленіе, мимо г. Ташкента, гдѣ единовременно находятся главныя торговыя конторы и главный рынокъ для всевозможныхъ торговыхъ сдѣлокъ на какую бы то ни было сумму. Важныя купли и продажи совершаются только въ Ташкентѣ, куда азіатцы везутъ отовсюду свои произведенія. Да и прежде предполагалосьучредить главную русскую резиденцію въ Чиназѣ, но, по зрѣломъ обсужденіи всѣхъ мѣстныхъ обстоятельствъ, рѣшено было основаться въ Ташкентѣ, какъ по причинѣ здороваго климата (Чиназъ окруженъ обширными камышами и болотами, которыя, испаряясь, заражаютъ воздухъ вредными міазмами), такъ и по торговымъ его выгодамъ. Во всякомъ же случаѣ, *при сравнительной оцѣнкѣ путей дѣло заключается не въ разницѣ на нѣсколько десятковъ верстъ*, а въ совокупности всѣхъ удобствъ, представляемыхъ этими путями для торговли.

[1]) Отъ г. Ходжента до Дизака 160 в. отъ Дизака до г. Бухары 320 в. отъ Бухары до пристани на р. Аму-Дарьѣ около 100 в. и отъ Хивы до Балханскаго или Красноводскаго залива 600 вер.

[2]) Военно-Статистическій Сборникъ, выпускъ III.

пароходахъ. Низовья же Сыр-Дарьи не только не имѣютъ лѣса и предпріимчивыхъ хивинцевъ, но до самаго Чиназа на ея берегахъ, кромѣ нашихъ незначительныхъ фортовъ, нѣтъ и осѣдлаго мѣстнаго населенія.

4) *Вся торговля Ташкента съ Россіею въ настоящее время производится черезъ Киргизскія степи.* По открытіи же главнаго торговаго тракта между Россіею съ Среднею Азіею, самое удобное сообщеніе и Ташкента съ Россіею будетъ пролегать по Бухарѣ и Хивѣ, т. е., что товарамъ изъ Москвы въ Ташкентъ и изъ Ташкента въ Москву выгоднѣе будетъ направляться по амударьинскому пути, а не по оренбургскимъ путямъ. Отъ Ташкента по сухому пути до Оренбурга считается 2,000 в., а отъ Ташкента до Красноводскаго залива только 1,450 в.[1]). Отложивъ въ сторону часть пути по р. Аму-Дарьѣ и Сыр-Дарьѣ, мы видимъ, что отъ Ташкента до Оренбурга по сухому пути считается около 1,080 в., а отъ Ташкента до Красноводскаго залива около 1,200 в. Разница выходитъ только въ 120 в.; но зато провозъ пуда клади изъ Москвы въ Красноводскій заливъ обойдется дешевле[2]), чѣмъ провозъ того же пуда изъ Москвы въ Оренбургъ, да кромѣ этого по неудобной Сыр-Дарьѣ считается отъ форта № 1 до Чиназа около 1,500 в., а по Аму-Дарьѣ отъ Хивы до пристани Бухары выйдетъ, вѣроятно, вдвое менѣе.

5) *Торговля Россіи съ Бухарой прежде производилась преимущественно черезъ фортъ № 1.* Теперь, вслѣдствіе крайнихъ безпорядковъ на границахъ ханства, значительная часть

---

[1]) Отъ Ташкента до Дизака около 180 в., отъ Дизака до Бухары 320 в., отъ Бухары до пристани на р. Аму-Дарьѣ около 100 в., да отъ Хивы до Красноводскаго залива около 600 в.; отъ Бухары до Хивы по сухому пути 350 в.

[2]) Провозъ пуда товаровъ изъ Москвы въ Красноводскъ можетъ обходиться отъ 40 до 80 к., о чемъ будетъ сказано ниже болѣе подробно. Доставка же въ Оренбургъ обходится въ 1 р. с. и болѣе.

торговли съ нимъ идетъ черезъ г. Ташкентъ. Если товарамъ изъ Кокана и даже Ташкента выгоднѣе двигаться въ Россію по амударьинскому пути, то можетъ ли быть и рѣчь объ отправленіи бухарскихъ товаровъ на сыръ-дарьинскіе пароходы? Выгоды аму-дарьинскаго тракта для товаровъ амударьинскаго бассейна поразительны. Одно уже разстояніе до Красноводска и до г. Оренбурга краснорѣчиво за все говоритъ: а) отъ Бухары до Оренбурга считается около 1,750 в., а отъ Бухары до Красноводска по сухому пути только 700 в.[1]); б) отъ Хивы до Красноводска считается 600 в., а отъ Хивы до Оренбурга около 1298—1318 верстъ[2]).

Вотъ, вслѣдствіе всѣхъ вышеизложенныхъ данныхъ, мы приходимъ къ твердому убѣжденію, что еслибы р. Сыръ-Дарью и можно было бы сдѣлать удобною для пароходства (что крайне сомнительно), то все-таки оно не имѣетъ хорошей будущности и не можетъ развиться до большихъ размѣровъ. Незначительное пароходство не будетъ въ состояніи поддерживать себя на р. Сыръ-Дарьѣ безъ сильныхъ казенныхъ субсидій. Содержаніе пароходства обойдется весьма дорого, а потому и фрахты за перевозку тяжестей должны быть слишкомъ высокіе. На одни оклады жалованья лицамъ, имѣющимъ служить въ пароходномъ обществѣ, понадобятся значительныя суммы, чтобъ явились охотники изъ опытныхъ моряковъ ѣхать въ далекій край и плавать по пустынной рѣкѣ, подвергаясь многочисленнымъ лишеніямъ и испытаніямъ. Кромѣ огромныхъ издержекъ на покупку, перевозку и сборку разобранныхъ частей пароходовъ на р. Сыръ-Дарьѣ, потребуются еще крайне обременительные расходы на устройство и поддержаніе надлежащихъ мастерскихъ для починки паро-

---

[1]) Отъ бухары до пристани на Аму-Дарьѣ около 100 в., потомъ по р. Аму-Дарьѣ до Хивы и отъ Хивы до Красноводскаго залива 600 в.

[2]) Военно-Статистическій Сборникъ.

ходовъ. Даже и въ Россіи, гдѣ механическая промышленность довольно развита, представляется много затрудненій при учрежденіи мастерскихъ, то во сколько же обойдутся на р. Сыр-Дарьѣ, куда все отъ пароваго котла, чугуна, желѣза и дерева до послѣдняго гвоздика и винтика надо привозить изъ Россіи за 2,000 или 1,000 верстъ.

Разъ будетъ учреждено искусственное пароходство на р. Сыр-Дарьѣ, то явится крайняя необходимость покровительствовать ему, тѣмъ болѣе, что оно не будетъ въ состояніи успѣшно конкурировать съ аму-дарьинскимъ путемъ. Аму-дарьинскій басейнъ имѣетъ за собою такія данныя, что и теперь является мысль о проложеніи желѣзной дороги отъ Каспійскаго моря къ р. Аму-Дарьѣ. Впослѣдствіи и даже, быть можетъ, въ скоромъ будущемъ желѣзная дорога появится и отъ Аму-Дарьи въ г. Ташкентъ. Тогда товары въ 12 дней могутъ быть перевозимы изъ Москвы на берега Аму-Дарьи и провозъ пуда хлопка изъ Ташканта въ Москву обойдется въ 1 р. 40 к.[1]). Если же теперь принять во вниманіе преимущества аму-дарьинскаго пути, то сдѣлается очевиднымъ: 1) что, по открытіи его, среднеазіатская торговля направится туда; 2) что едва ли стоитъ на нѣсколько лѣтъ заводить и жертвовать огромныя суммы на устройство обширнаго пароходства на такой рѣкѣ, на которой всѣ препятствія для судоходства нельзя устранить, несмотря даже на самыя крайне обременительныя издержки. 3) Образованіе сильной компаніи для учрежденія искусственнаго пароходства по Сыр-Дарьѣ съ гарантіями и казенными субсидіями можетъ сдѣлаться вреднымъ тормазомъ для быстраго и надлежащаго

[1]) Принимая тарифъ Николаевской желѣзной дороги, можно полагать: изъ Ташкента до пристани Бухары около 25 к. с., внизъ по р. Аму-Дарьѣ 10 к., отъ Хивы до Красноводскаго залива 25 к. с. и отъ Красноводска въ Москву около 80 к. Если увеличить даже провозную плату еще на 30 к., то и тогда выйдетъ 1 р. 70 коп.

развитія нашей торговли. Весьма опасно, чтобъ постоянныя и усиленныя ходатайства учредителей пароходства о предоставленіи имъ разныхъ льготъ для поддержанія его не привели бы какъ къ искусственному направленію товаровъ на р. Сыр-Дарью, въ явный ущербъ нашей торговлѣ и нашимъ интересамъ, такъ и къ тому, что открытіе аму-дарьинскаго пути будетъ откладываться на неопредѣленное время. 4) Если частное пароходство дѣйствительно возможно и выгодно на р. Сыр-Дарьѣ, то пусть оно и существуетъ тамъ безъ искусственной поддержки. Для болѣе нагляднаго изображенія двухъ великихъ среднеазіатскихъ бассейновъ бросимъ теперь бѣглый взглядъ на сравнительную ихъ важность въ коммерческомъ отношеніи. Сыр-дарьинскій басейнъ вполнѣ характеризуется р. сыръ-Дарьей. Она вытекаетъ изъ глубины Небеснаго хребта, Тянь-Шаня, и впадаетъ въ бурное Аральское море, окаймленное пустынными берегами, гдѣ нѣтъ и признаковъ жизни. Около форта Перовскаго, р. Сыр-Дарья раздѣляется на рукава, которые поглощаютъ огромное количество воды и дѣлаютъ ее неудобною для судоходства. Устье же Сыр-Дарьи такъ мелководно, что пароходы не могутъ выходить свободно въ море. Постоянному обмеленію Сыръ-Дарьи будетъ сильно содѣйствовать еще крайне необходимое и полезное для края возможно быстрое развитіе на низовьяхъ этой рѣки земледѣлія, которое потребуетъ для орошенія полей также много воды. При этомъ, дельта р. Сыр-Дарьи находится въ 1,000 в. отъ Оренбурга и удалена отъ удобныхъ пристаней на берегахъ Каспійскаго моря болѣе 1,000 верстъ, гдѣ расположены песчаныя пустыни, Каракумы и Барсуки, а далѣе безводная, безлюдная степь, которая неимѣетъ никакихъ задатковъ для успѣшнаго развитія осѣдлой жизни. Вообще, одинъ взглядъ на карту показываетъ, что только верхній районъ сыръ-дарьинскаго бассейна, т. е. Коканское ханство и часть сыръ-дарьинской области до

горъ Каратау, представляется въ видѣ населенныхъ оазисовъ. Нижній же районъ сыръ-дарьинскяго бассейна состоитъ изъ пустынныхъ степей, гдѣ, кромѣ четырехъ незначительныхъ нашихъ фортовъ, нѣтъ даже и осѣдлаго мѣстнаго населенія. На р. Сыр-Дарьѣ жизнь пробуждается только зимою, когда къ ней прикочевываютъ изъ степей Киргизы для спасенія отъ суровыхъ зимъ своихъ стадъ въ непроходимыхъ сыръ-дарьинскихъ камышахъ и болотахъ. Лѣтомъ же все бѣжитъ отъ негостепріимныхъ береговъ р. Сыр-Дарьи. Киргизы поспѣшно угоняютъ въ степи свои стада, чтобы спасти ихъ отъ несмѣтнаго количества комаровъ, мошекъ, оводовъ и пресмыкающихся всевозможныхъ сортовъ. Домашнія животныя на р. Сыр-Дарьѣ лѣтомъ подвергаются такимъ тяжкимъ испытаніямъ, что они часто доходятъ до крайняго изнуренія. Если вѣрно предположеніе, что на низовьяхъ р. Сыр-Дарьи прежде существовали государства[1]) которыя исчезли отъ набѣговъ кочевыхъ народовъ, то это также мало говоритъ въ пользу дельты р. Сыр-Дарьи. Почему же Хивинское ханство, окруженное со всѣхъ сторонъ кочевыми народами, не исчезло съ лица земли отъ опустошительныхъ вторженій, какъ прежнихъ дикарей, такъ и настоящихъ Туркменовъ и Киргизовъ? Не свидѣтельствуетъ ли это, что р. Аму-Дарья имѣетъ особенныя жизненныя начала, неискоренимыя никакими человѣческими усиліями? Подобныхъ жизненныхъ началъ, вѣроятно, и нѣтъ на р. Сыр-Дарьѣ. Трудно же и намъ въ скоромъ будущемъ ожидать отъ низовій Сыр-Дарьи какихъ-то необыкновенныхъ выгодъ. 20 лѣтъ, протекшихъ со времени нашего появленія на р. Сыр-Дарьѣ, подтверждаютъ это. Да и географическое положеніе р. Сыр-Дарьи не придаетъ ей особенно важнаго значенія. Нижній сыръ-дарьинскій районъ окаймляется песчаными пустынями, Каракумами и Кызылъкумами, а верх-

[1]) Обыкновенно, съ осѣдлымъ населеніемъ.

верхній сыръ-дарьинскій районъ граничитъ съ бывшимъ Бухарскимъ ханствомъ, китайскимъ Туркестаномъ и горною страною, расположенною на верховьяхъ р. Сыр-Дарьи и рѣкъ, впадающихъ въ нее. Изъ этихъ странъ: Бухарское ханство не нуждается въ сыръ-дарьинскомъ бассейнѣ для своихъ сношеній съ Россіею, а китайскій Туркестанъ, гдѣ около 1,000,000 жителей [1]), можетъ имѣть сношенія съ Россіею и по сыръ-дарьинскому бассейну, и черезъ г. Вѣрный, а съ аму-дарьинскимъ бассейномъ прямо черезъ Бадакшанъ и съ Индіею по удобнымъ проходамъ, открытымъ уже Англіею, черезъ Гималайскій хребетъ. Выше мы показали, что Сыр-Дарья въ будущемъ не можетъ вполнѣ разсчитывать не только на всю торговлю Кашгара и Кокана съ Россіею, но даже и на Ташкентъ. Киргизы же, кочующіе близъ сыръ-дарьинскаго бассейна за Каратау, могутъ обходиться и безъ Сыръ-Дарьи, имѣя прямыя сношенія съ оренбурго-сибирскою линіею черезъ Киргизскую степь. Внутри этой степи уже и теперь образовались торговые пункты, какъ г. Вѣрный, Акмолы, Оренбургское укрѣпленіе, Уральское укрѣпленіе, фортъ № 1 и другіе. Совсѣмъ въ иномъ положеніи находится аму-дарьинскій бассейнъ. На р. Аму-Дарьѣ расположены: Хивинское ханство, около 300—400,000 жит., Бухарское ханство, въ бывшихъ его размѣрахъ, около 2,000 000 жителей; мелкія ханства на верховьяхъ р. Аму-Дарьи, около 1,200,000 жит. [2]) и Туркменія, около 1,000,000 жит. [3]). Всего выходитъ около 4,500,000

---

[1]) Военно-Статистическій сборникъ: «свѣдѣнія о народонаселеніи Туркестана до крайности разнорѣчивы. О. Іакинѳъ считаетъ здѣсь до 1 мил. душъ, но, по всей вѣроятности, цифра эта ниже дѣйствительной. Валихановъ считаетъ въ Алтымарѣ 580,000. За тѣмъ, по новѣйшимъ распроснымъ свѣдѣніямъ, касающимся всего Туркестана, можно предполагать, что цифра его населенія доходитъ, быть можетъ, до 3,000,000 душъ».

[2]) Военно-Статистическіи Сборникъ.

[3]) Военно-Статистическій Сборникъ приводитъ, что Туркменовъ приблизитель-

жителей [1]). За аму-дарьинскимъ бассейномъ находится Афганистанъ, около 5,000,000 жител., и за Афганистаномъ лежитъ громадная Индія. Всѣ эти страны могутъ имѣть выгодныя сношенія съ Россіею, только при посредствѣ аму-дарьинскаго бассейна.

Хотя р. Аму-Дарья, подобно р. Сыръ-Дарьѣ, и впадаетъ въ пустынное Аральское море, но за-то: 1) Аму-Дарья, по имѣющимся даннымъ, широка и глубока, что подтверждается тѣмъ, что она до самой Хивы течетъ однимъ русломъ и не раздѣляется, какъ Сыръ-Дарья, на нѣсколько рукавовъ, поглощающихъ огромное количество воды. 2) На р. Сыр-Дарьѣ нѣтъ никакого торговаго судоходства, а на Аму-Дарьѣ есть цѣлая флотилія лодокъ и предпріимчивые Хивинцы, которые перевозятъ по водѣ товары между Хивою и Бухарою. Значитъ, Аму-Дарья имѣетъ на мѣстѣ средства для судоходства. 3) Пароходство на Аму-Дарьѣ имѣетъ впереди хорошую будущность. Впослѣдствіи по кратчайшему сухопутному и удобному аму-дарьинскому тракту будетъ двигаться почти вся торговля Россіи съ Среднею Азіею, за исключеніемъ торговли этихъ странъ съ низовьями р. Сыръ-Дарьи, Киргизскими степями и нѣкоторыми пунктами Сибири и Оренбургскаго края. 4) Вмѣсто негостепріимной дельты р. Сыръ-Дарьи, состоящей изъ пустынныхъ степей, Аму-Дарья имѣетъ плодоносную дельту съ цѣлымъ населеннымъ ханствомъ, предѣлы котораго находятся въ 500 или даже, быть можетъ, 400 верстахъ отъ Балханскаго или Красноводскаго заливовъ Каспійскаго моря. 5) Прежде р. Аму-Дарья впадала въ Каспійское море.

но считается около 186,000 кибитокъ съ 930,000 душъ, и что сами Туркмены возводятъ число своихъ кибитокъ до 350,000 или 1,750,000 душъ, полагая по пяти человѣкъ въ кибиткѣ.

[1]) Если предположить даже, что Коканъ и часть сырдарьинской области могутъ имѣть сношеніе съ Россіею только по сырдарьинскому басейну, то и тогда къ этому тракту надо причислить не болѣе 1,500,000 жителей.

Утверждаютъ, что Хивинцы сдѣлали плотину и пустили Аму-Дарью въ Аральское море. Говорятъ, что, прорывъ плотину, можно опять обратить Аму-Дарью въ Каспійское море. Не вдаваясь въ разсужденіе о причинахъ, прекратившихъ прежнее теченіе Аму-Дарьи въ Каспій, и не имѣя точныхъ свѣдѣній о состояніи стараго русла р. Аму-Дарьи, нельзя ничего положительнаго сказать объ этомъ проектѣ. Мы рѣшаемся только утверждать, что впослѣдствіи большую часть пути между Балханскимъ заливомъ и Аму-Дарьею, вдоль бывшаго ея русла, можно превратить въ плодоносную полосу, продолживъ одинъ изъ аму-дарьинскихъ каналовъ для орошенія части Туркменскихъ степей. 6) Одно географическое положеніе между Персіею, Афганистаномъ и Индіею, китайскимъ Туркестаномъ, Коканомъ и Россіею придаетъ аму-дарьинскому бассейну первостепенную важность, какъ въ политическомъ, такъ и въ комерческомъ отношеніяхъ. Въ древнія времена даже торговля Индіи съ Европою производилась по р. Аму-Дарьѣ. Плиній пишетъ, что во время Помпея было извѣстно, что въ семь дней прибываютъ отъ Инда въ Бактріану на берегахъ р. Икаръ, впадающей въ Оксусъ (Аму-Дарью), и что индійскіе товары, перевезенные оттуда черезъ Каспійское море въ Куру, могутъ быть перевезены сухопутно не болѣе какъ въ 5 дней до р. Фазиса (Ріонъ), впадающей въ Евксинскій понтъ (т. е. Черное море).

7) По открытіи пути изъ Индіи въ Европу мимо мыса «Доброй Надежды», Индійская торговля черезъ Среднюю Азію прекратилась. Но аму-дарьинскій бассейнъ все-таки остался главнымъ складочнымъ мѣстомъ для среднеазіатской торговли и главнымъ транзитнымъ путемъ для коммерческихъ сношеній сосѣднихъ странъ между собою. Сверхъ этого, аму-дарьинскій бассейнъ всегда былъ главнымъ потребителемъ нашихъ мануфактурныхъ произведеній и главнымъ поставщикомъ продуктовъ востока въ Россію. Изъ видовъ внѣшней торгов-

ли за 1867 годъ видно, что изъ Хивы и Бухары привезено въ Россію на 7,634,883 р., а изъ Ташкента (т. е., и изъ Кокана) только на 867,870 р. Если же изъ Россіи вывезено въ Хиву и Бухару на 4,797,111 р., а въ Ташкентъ на 5,478,177 р., то значительная часть этой суммы должна быть отчислена отъ Ташкента за товары, только провезенные черезъ него въ Бухару и Кашгаръ. Однихъ бумажныхъ издѣлій вывезено въ Ташкентъ на 3,857,207 р. Изъ этой суммы, по крайней мѣрѣ, $^1/_3$ надо положить на транзитъ въ бывшее Бухарское ханство и Кашгаръ. Въ 1867 году войска наши уже находились въ предѣлахъ бывшей Бухары, а снабжались всѣми предметами исключительно изъ Ташкента. Но какъ прежде, такъ и теперь, когда Самаркандъ находится въ рукахъ Россіи, потребности нашихъ бухарскихъ владѣній должны быть отнесены къ аму-дарьинскому бассейну. Этотъ бассейнъ обращаетъ на себя особенное вниманіе еще по производству хлопка, этого всемірнаго двигателя мануфактурной промышленности. Въ то время, когда Ташкентъ, т. е. сыръ-дарьинскій бассейнъ, въ 1867 г. отправлялъ въ Россію только 30,468 пудовъ на 274,193 р., Бухара и Хива посылали въ Россію 517,282 пуда хлопка на 5,238,838 р. [1]). Приблизительно надо полагать, что Бухарское ханство, въ бывшихъ его размѣрахъ, впослѣдствіи можетъ давать 1 мил. пуд. и даже, быть можетъ, $1^1/_2$ мил. пуд. хлопка, ханства на верховьяхъ р. Аму-Дарьи около 500,000 пудовъ и Хива около 500,000 п., а весь сыръ-дарьинскій бассейнъ только около 500,000 пуд., ибо хлопокъ производится здѣсь въ населенныхъ частяхъ Кокана и верхней части сыръ-дарьинской области. И такъ, аму-дарьинскій бассейнъ, находясь ближе къ Москвѣ, чѣмъ сыръ-дарьинскій, и питая нѣсколько ханствъ съ осѣдлымъ населеніемъ, произво-

---

[1]) Виды внѣшней торговли Россіи за 1867 г., выпускъ III: изъ Хивы 73,059 пудовъ на 727,129 р., а изъ Бухары 444,223 пуда на 4,511,709 руб. сер.

дитъ и теперь хлопокъ отъ Аральскаго моря до Индукуша и имѣетъ данныя для снабженія русскихъ мануфактуръ 2-мя мил. и даже, быть можетъ, $2^1/_2$ мил. пуд. хлопка. Въ настоящее время огромное количество свободныхъ земель, имѣющихъ всѣ удобства для орошенія, пропадаетъ даромъ, какъ во всѣхъ округахъ бывшей и настоящей Бухары, такъ и въ ханствахъ на верховьяхъ р. Аму-Дарьи. Но особенно Хивинское ханство выгодно расположено для воздѣлыванья хлопка. Имѣя массу свободныхъ удобныхъ земель на аму-дарьинскихъ каналахъ, Хива находится въ 600 в. отъ Каспійскаго моря и владѣетъ въ Средней Азіи самымъ удобнымъ и дешевымъ путемъ сообщенія въ Россію. Чтобы начать производить хлопокъ и шелкъ въ обширныхъ размѣрахъ, Хива нуждается только въ водвореніи порядка и спокойствія. Тогда колонисты двинутся на берега р. Аму-Дарьи, какъ изъ сосѣднихъ странъ, такъ и изъ Россіи. Всѣхъ этихъ благодѣтельныхъ результатовъ для развитія нашей мануфактурной промышленности, Россія можетъ достигнуть въ Средней Азіи только при установленіи торговыхъ сношеній съ нею чрезъ Каспійское море. Настоящее не нормальное направленіе нашей торговли съ аму-дарьинскимъ бассейномъ постоянно будетъ препятствовать быстрому и надлежащему развитію всей нашей среднеазіятской торговли. Сравненіе движенія товаровъ изъ Бухары и Хивы въ Россію черезъ Кызылъ-кумы, Усть-Уртъ, Каракумы до Оренбурга, которое, даже въ предположеніи открыть пароходство по Сыръ-Дарьѣ, будетъ происходить на разстояніи 1,750 и 1,300 верстъ сухаго пути, — тогда какъ есть другая прямая дорога, по которой по сухому пути приходится идти только 700 или 600 в., — рѣзко обнаруживаетъ всю необходимость открытія пути къ Каспійскому морю. Безотлагательная нужда въ этомъ высказывается еще тѣмъ, что наша мануфактурная промышленность крайне нуждается въ закрѣпленіи за нею рынковъ аму-дарьинскаго бассейна, гдѣ

является для насъ опасная конкурренція состороны Европы. Теперь товары отъ Волги и Камы слѣдуютъ въ Среднюю Азію все время по сухому пути на громадномъ протяженіи. Отъ оренбурго-сибирской линіи путь этотъ пролегаетъ еще по безводнымъ, безплоднымъ, безлюднымъ и пустыннымъ мѣстамъ Киргизскихъ степей и по песчанымъ пустынямъ, Каракумамъ и Кызылъ-кумамъ, по которымъ блуждаютъ только по временамъ Киргизы, и которыя не имѣютъ ни какихъ задатковъ для развитія осѣдлой жизни и въ отдаленномъ будущемъ. Правда, есть надежда на нѣкоторое улучшеніе киргизскихъ путей. Оно и заключается въ слѣдующемъ: вырыть по дорогамъ колодцы, устроить въ извѣстныхъ мѣстахъ степи станціи, завести транспортныя конторы и замѣнить вьючную перевозку перевозкою въ телѣгахъ на верблюдахъ или волахъ Часть этихъ предположеній уже или въ ходу, или испытывается, а другая часть находится на разсмотрѣніи администраціи Туркестанскаго края. Что окажется примѣнимымъ на практикѣ, то и будетъ вскорѣ приведено въ исполненіе. Но все это можетъ только незначительно подѣйствовать на облегченіе нашей торговли. Какія бы мѣры ни принимались на киргизскихъ путяхъ, они все-таки небудутъ въ состояніи избавить нашу торговлю отъ дороговизны перевозки и множества другихъ препятствій. Если по киргизскимъ путямъ будетъ направляться, какъ и теперь, вся торговля Россіи съ Киргизскими степями, Среднею Азіею, Западнымъ Китаемъ и Кашгаромъ, могущая увеличиваться годъ отъ году, то развитіе нашей торговли будетъ чрезвычайно затрудняться (если еще не послѣдуетъ даже и упадка ея, подобно китайской торговлѣ), какъ отъ недостатка дешевыхъ перевозочныхъ средствъ, такъ и отъ большаго прилива иностранныхъ произведеній на рынки Средней Азіи, вслѣдствіе улучшенія путей сообщенія ведущихъ туда изъ Европы черезъ Афганистанъ и Персію. При этомъ, Россія теперь и находится въ зависимости отъ

невѣжественныхъ Киргизовъ. Наша среднеазіятская торговля можетъ часто подвергаться кризисамъ и становиться въ крайне затруднительное положеніе, когда у Киргизовъ, отъ падежа или другихъ причинъ, не достанетъ верблюдовъ въ количествѣ, потребномъ для удовлетворенія всѣхъ нашихъ нуждъ. Всякій путь сообщенія дѣлается вѣрнымъ, прочнымъ и безопаснымъ только тогда, когда онъ пролегаетъ или по населенной мѣстности, или по мѣстности, которая имѣетъ данныя для водворенія осѣдлой жизни и быстраго развитія благосостоянія колонистовъ. Въ этомъ отношеніи, какъ по кратк. кости сухопутнаго разстоянія, такъ и по удобствамъ, аму-дарьинскій путь обставленъ лучше всѣхъ другихъ среднеазіятскихъ путей. Начиная отъ Москвы, аму-дарьинскій путь направится по желѣзной дорогѣ, Волгѣ и Каспійскому морю до Красноводскаго залива; отъ Красноводскаго залива путь будетъ пролегать по Туркменской степи и Хивинскому ханству до Аму-Дарьи, а потомъ вверхъ по этой рѣкѣ до какой-либо пристани Бухары, или далѣе до предѣловъ Афганистана. Отъ пристани Бухары путь пойдетъ по населенному, плодоносному Бухарскому ханству до Дизака, откуда дороги раздѣляются. Одна изъ нихъ идетъ прямо въ Ташкентъ, а другая направляется черезъ Ходжентъ въ Коканское ханство. На всемъ громадномъ протяженіи отъ Москвы до Кокана и Ташкента, только между Красноводскимъ заливомъ и предѣлами Хивы путь будетъ пролегать по угрюмой степи и то въ настоящее время. Вырывши же въ ней по дорогамъ колодцы, она сдѣлается весьма удобною для движенія каравановъ и телѣгъ. Въ будущемъ стоитъ продолжить одинъ изъ аму-дарьинскихъ каналовъ и Туркменская степь, нынѣ пустынная, начнетъ производить хлопокъ и шелкъ.

Но противъ аму-дарьинскаго пути есть слѣдующія возраженія: 1-е, что онъ пролегаетъ по враждебнымъ странамъ и представляетъ большія опасности для торговли; 2-е, что на

немъ, будто бы, надо дѣлать болѣе перегрузокъ, чѣмъ на оренбурго-сыръ-дарьинскомъ пути; 3-е, что среднеазіятскіе товары пойдутъ въ Ливерпуль.

Первое возраженіе нисколько не противорѣчитъ нашимъ доводамъ. Главный вопросъ заключается прежде всего не въ опасностяхъ для торговли, а въ томъ, что выгодно ли Россіи направить торговлю ея съ Среднею Азіею черезъ Каспійское море? Если невыгодно, то намъ нечего и безпокоиться объ этомъ. Если же для Россіи это окажется несомнѣнно выгоднымъ и полезнымъ, то рядъ надлежащихъ постепенныхъ мѣръ можетъ обезпечить движеніе товаровъ по Аму-Дарьѣ и далѣе къ Каспійскому морю. Благодаря постояннымъ заботамъ Правительства, русскіе поданные уже пользуются дѣйствительнымъ покровительствомъ въ Коканѣ и Бухарѣ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что и въ Хивѣ, имѣющей получить большія выгоды отъ направленія торговли черезъ ея владѣнія, дѣла Россіи могутъ быть устроены сообразно съ нашими торговыми интересами. Движеніе каравановъ изъ Хивы къ Каспійскому морю начало уменьшаться только съ 30-хъ годовъ и въ 1855 году торговля Хивы съ Россіею черезъ Александровскій фортъ [1]) прекратилась. Съ тѣхъ поръ положеніе дѣлъ въ Средней Азіи совершенно перемѣнилось. Торговля Туркменовъ съ Среднею Азіею персидскими невольниками прекратилась въ Ташкентѣ, Коканѣ и частью въ Бухарѣ. Когда эта торговля будетъ уничтожена и въ остальной части Бухары и въ Хивѣ, то Туркмены совершенно лишатся самой выгодной торговли, которая доставляла имъ огромные барыши и развивала въ нихъ наклонность къ хищнымъ набѣгамъ. Даже и теперь большой упадокъ торговли персидскими невольниками принудитъ Туркменовъ обратиться къ

[1]) Статистическое обозрѣніе Киргизскихъ степей, Мейера.

другимъ занятіямъ. Къ ихъ же требованіямъ какъ разъ подходитъ занятіе перевозкою товаровъ на верблюдахъ. Едва-ли другой промыселъ можетъ дать туркмену немедленно наличными деньгами такой доходъ, какой ему доставитъ каждый верблюдъ—отъ 18 до 48 р. с. въ годъ [1]). Надо только на практикѣ доказать Туркменамъ, что извозъ будетъ приносить имъ подобные доходы. Когда для Туркменовъ это сдѣлается очевиднымъ, то, нѣтъ сомнѣнія, они сдѣлаются не врагами, а, напротивъ, защитниками нашихъ каравановъ. Какъ быстро на Востокѣ обитатель степи превращается изъ предполагаемаго разбойника въ мирнаго жителя можно видѣть изъ примѣра Кара-Киргизовъ. Они всегда считались самыми хищными, воинственными горными племенами. Что же оказалось на дѣлѣ? Въ 1864 году Русскіе явились на землѣ Кара-Киргизовъ. Вмѣсто всякаго сопротивленія, они немедленно подчинились Россіи. Мало этого, Кара-Киргизы не только выставили намъ отряды джигитовъ для дѣйствій противъ Коканцевъ, но даже начали отправлять почтовую гоньбу и были самыми вѣрными и ревностными лазутчиками. Страшные и ужасные разсказы о Кара-Киргизской степи, наполненной, будто-бы, не умолимыми разбойниками, грабителями и хищниками, немедленно замолкли. Вмѣстѣ съ этимъ и караваны, и одиночные путники начали безопасно слѣдовать по землямъ Кара-Киргизовъ. Точно такой же быстрый переворотъ можетъ произойти и въ Туркменскихъ степяхъ, для умиротворенія которыхъ главнымъ рычагомъ будетъ служить торговля. Всту-

---

[1]) Полагая за верблюда въ одинъ конецъ отъ 3 — 5 — 8 р. с. и считая, что верблюдъ сдѣлаетъ отъ 4 — 6 концевъ въ годъ между Красноводскимъ заливомъ и Хивою.

Примѣч. ред. Уже слишкомъ 20 лѣтъ тому назадъ знатокъ среднеазіатской торговли г. Голубковъ высказалъ что Туркмены сдѣлаются лучшими возчиками для нашей средне-азіатской торговли.

пивъ съ нами въ непосредственныя торговыя сношенія, Туркмены немедленно найдутъ обширный рынокъ для выгоднаго сбыта всѣхъ продуктовъ обширнаго ихъ скотоводства: барановъ, лошадей, верблюдовъ, сала, кожъ, шерсти, кошемъ, ковровъ и другихъ домашнихъ издѣлій. Взамѣнъ этого, Туркмены будутъ получать отъ насъ крайне необходимыя для нихъ русскія произведенія, какъ-то: хлѣбъ, металлическія издѣлія, мануфактурные товары и проч. Торговля эта для обѣихъ сторонъ будетъ такъ выгодна и прибыльна, что стоитъ только сдѣлать починъ, и она явится крайнею необходимостью для Туркменовъ.

Что же касается втораго возраженія, то какъ на Красноводско-аму-дарьинскомъ, такъ и на оренбурго-сыръ-дарьинскомъ путяхъ будетъ одинаково по четыре перегрузки. Товары, идущіе въ Красноводскъ, будутъ перегружаться въ Астрахани [1]), Красноводскомъ заливѣ и два раза на Аму-Дарьѣ, а товары, слѣдующіе черезъ Оренбургъ, также будутъ перегружаться въ Самарѣ, Оренбургѣ, фортѣ № 1, Чиназѣ, да еще, судя по настоящему положенію дѣлъ, вѣроятно, и въ Ташкентѣ [2]) для отправки въ Бухару и Коканъ.

Третье возраженіе, что, будтобы, средне-азіятскіе сырые продукты направятся въ Ливерпуль, совершенно неосновательно. Кавказская желѣзная дорога, дѣйствительно, можетъ имѣть для развитія нашей торговли вредныя послѣдствія, но есть средства это устранить. Хотя теперь и приступлено къ постройкѣ желѣзной дороги изъ Поти въ Тифлисъ, по продолженіи этой дороги до Баку еще ничего положительнаго неизвѣстно. По всей вѣроятности, имѣется въ виду: 1) или вовсе перестроить желѣзную дорогу отъ Тифлиса

---

[1]) Небольшія пароходы могутъ проходить по Волгѣ прямо черезъ Астрахань до Бирючьей косы.

[2]) Въ Ташкентѣ только и находятся главныя торговыя конторы.

до Баку; 2) или строить эту дорогу на счетъ Правительства и сдѣлать казенною для того, чтобъ можно было во всякое время назначать такой тарифъ, какой окажется необходимымъ для охраненія нашихъ торговыхъ интересовъ на востокѣ. Для достиженія этой цѣли, Россія, будучи полновластнымъ хозяиномъ Каспійскаго моря, можетъ всегда, безъ всякихъ затрудненій, принимать и разныя другія мѣры. По этому, едва-лио сновательно стоять противъ открытія самаго дешеваго и естественнаго пути сообщенія Россіи съ Среднею Азіею, на томъ только основаніи, что кавказская желѣзная дорога, опасная для нашей торговли на Востокѣ, можетъ притянуть къ себѣ среднеазіятскіс товары, что никогда не можетъ состояться, если Россія приметъ соотвѣтствующія мѣры. А такъ какъ красноводско-аму-дарьинскій путь во всякомъ случаѣ, рано или поздно, будетъ всетаки открытъ для торговли, то всѣ наши интересы побуждаютъ ускорить это важное событіе.

Упрочить и обезпечить быстрое развитіе нашей промышленности и торговли только и можетъ открытіе красноводско-аму-дарьинскаго пути: 1) оттянувши среднеазіятскую торговлю къ Каспію, этотъ путь удешевитъ перевозку тяжестей на всемъ протяженіи Киргизскихъ степей. 2) Перевозка товаровъ между Россіею и Среднею Азіею сдѣлается удобнѣе, скорѣе, легче и дешевле. 3) Доставка изъ Москвы товаровъ на берега Аму-Дарьи обойдется за пудъ по болѣе высокому тарифу около 1 р. 30 к., а по низкому тарифу около 70 к. [1]).

---

[1]) Въ настоящее время Москва не имѣетъ никакихъ сношеній съ Красноводскимъ заливомъ. Поэтому, можно только приблизительно опредѣлить стоимость провоза пуда клади между этими пунктами, принимая въ соображеніе фрахты между Москвою, Астраханью и Баку на пароходахъ общества «Кавказъ и Меркурій». Какъ и вездѣ, цѣнность провоза здѣсь зависитъ много отъ количества отправляемыхъ грузовъ въ оба конца рейсовъ, качества товаровъ, времени года, спѣшности доставки и перевозки на пароходахъ или на парусныхъ судахъ

4) Капиталъ будетъ въ состояніи дѣлать нѣсколько оборотовъ въ годъ. 5) Русскіе купцы, имѣя сношенія съ Среднею Азіею черезъ Каспійское море и учредивъ конторы въ Красноводскомъ заливѣ, получатъ возможность и удобства заводить торговлю на Кавказѣ, въ Персіи, Туркменіи, Хивѣ, Бухарѣ, Коканѣ, Кашгарѣ, Бадакшанѣ, Систанѣ, Хулумѣ, Кундузѣ, Балхѣ, Афганистанѣ, Белуджистанѣ, и даже, наконецъ, въ Индіи. 6) Впослѣдствіи даже часть торговли Индіи съ Европою можетъ двинуться по Аму-Дарьѣ и Каспію. 7) Такъ какъ скоро будетъ проведена желѣзная дорога изъ Россіи къ Петровску, или какому нибудь другому порту на кавказскомъ бегегу Каспійскаго моря, то значеніе аму-дарьинскаго пути еще болѣе увеличивается тѣмъ, что тогда можетъ установиться непрерывное сообщеніе Россіи съ Среднею Азіею во всякое время года. 8) Россіи въ недалекомъ будущемъ придется соединиться съ Среднею Азіею рельсами и, нѣтъ сомнѣнія, самое лучшее направленіе для нихъ пролегаетъ отъ Красноводскаго залива къ Аму-Дарьѣ и отъ Аму-Дарьи въ Ташкентъ.

Закончимъ наши замѣтки о среднеазіятской торговлѣ словами знаменитаго оріенталиста сэра Генри Ролинсона про-

---

по Каспію. При отправкѣ значительныхъ партій въ обыкновенное время, а не во время Нижегородской ярмарки, провозъ пуда отъ Москвы до Баку на пароходахъ можетъ обходиться отъ 40 к. до 1 р. с., смотря по качеству товаровъ. Если теперь мы примемъ за норму болѣе высокій тарифъ въ 1 р. с., да сбросимъ съ него только 20 к. за отправку товаровъ, вмѣсто пароходовъ, на парусныхъ судахъ по Каспію, то за провозъ пуда товаровъ изъ Москвы въ Красноводскъ можно считать около 80 к. с.; но нѣкоторая кладь обойдется и въ 40 к. с. Положивъ отъ Красноводска до Хивы за 600 вер. отъ 30 — 50 к. с., выйдетъ, что доставка изъ Москвы товаровъ на берега Аму-Дарьи будетъ обходиться за пудъ по болѣе высокому тарифу около 1 р. 30 к., а по низкому около 70 к. сер. Надо еще имѣть въ виду, что на Каспійскомъ морѣ теперь находятся только пароходы Общества «Кавказъ и Меркурій»; впослѣдствіи, когда тамъ явится конкурренція, перевозка товаровъ между Москвою и Красноводскимъ заливомъ сдѣлается еще дешевле.

изнесенными въ Лондонскомъ географическомъ обществѣ. Онъ заключилъ свою рѣчь такъ: «Нѣтъ, мм. гг., нечего намъ «опасаться столкновенія съ Россіею изъ-за того, что мы «стремимся законными путями распространить нашу торгов«лю на тѣ страны, которыя отдѣляютъ Индію отъ Россіи. «Если Россія для покровительства своей торговли основала «консульства въ Коканѣ, Кашгарѣ и Кульджѣ [1]) то почему «же намъ не имѣть своихъ консуловъ въ Ильчи, Яркендѣ, «Балхѣ, Гератѣ, т. е. во всѣхъ главныхъ рынкахъ нашей «отпускной торговли съ Среднею Азіею? Я не вижу при«чины, почему бы Русскимъ и Англичанамъ не идти рука объ «руку и не дѣйствовать сообща къ развитію промышлен«ности и производительныхъ средствъ въ странахъ, лежа«щихъ мелду Россіею и Индіею. *Чѣмъ скорѣе мы уничто«жимъ это взаимное недовѣріе и боязнь другъ къ другу, кото«рыя до сихъ поръ только подавляли всякое промышленное «предпріятіе и препятствовали новымъ географическимъ от«крытіямъ, тѣмъ лучше*».

3) ПРЕНІЯ.

Членъ Общества А. Я. Софроновъ. Мнѣ остается только подтвердить все то, что г. Глуховской такъ основательно выразилъ. Я совершенно раздѣляю вѣрность взгляда и практичность соображеній г. Глуховскаго. Въ настоящее время центромъ торговыхъ оборотовъ нашихъ съ Среднею Азіею есть Ташкентъ, районъ котораго — Коканъ, Кашгаръ, Яркендъ, Самаркандъ и Бухара. Этотъ складочный пунктъ тяготѣетъ къ Троицку и Петропавловску, и когда осуществится предположеніе относительно сооруженія желѣзной дороги отъ Нижняго чрезъ Казань до Тюмени, то, посредствомъ пи-

[1]) Этихъ консульствъ въ настоящее время нѣтъ.

тательной вѣтви этой дороги къ Троицку, войдя въ связь съ этою дорогою, онъ,—какъ справедливо замѣтилъ г. Глуховской, —останется отдѣльнымъ, самостоятельнымъ рынкомъ. Но такъ какъ мы теперь уже отодвинули свои государственныя грани отъ Ташкента далеко на югъ, занявши Самаркандъ, приблизились къ Аму-Дарьѣ и къ странамъ болѣе богатымъ различными дарами природы и болѣе промышленнымъ и торговымъ, нежели долина Сыръ-Дарьи; то, вмѣстѣ съ тѣмъ, возникла безъотлагательная потребность въ образованіи новыхъ, благонадежныхъ рынковъ для обмѣна произведеній нашихъ мануфактуръ на туземные продукты и въ сближеніи таковыхъ рынковъ съ сѣтью сооружаемыхъ у насъ желѣзныхъ дорогъ, съ морскими портами и съ пристанями на рѣкѣ Волгѣ. Въ этомъ отношеніи Балхъ (древняя Бактріана), имѣвшій нѣкогда болѣе милліона людности, заслуживаетъ особеннаго вниманія. Городъ этотъ лежитъ въ разстояніи не болѣе 50 верстъ отъ Аму-Дарьи (древняго Окса), на распутіи между Индіею и Россіею. Районъ его составляютъ города: Мервь Гератъ, Кандагаръ, Кабулъ, Кундузъ, Бадакшанъ и Бухара. Онъ заключаетъ въ себѣ многія условія для возстановленія прежняго своего торговаго значенія. Къ этому городу могутъ быть придвигаемы товары изъ Россіи по рѣкѣ Аму: изъ Герата, Кандагара, Кабула — посредствомъ каравановъ на верблюдахъ; изъ Бадакшана и Кундуза—сплавомъ по водѣ. Тяготѣніе этого рынка—къ восточному берегу Каспійскаго моря, по прямому, ближайшему, удобному и дешевому сообщенію, посредствомъ Аму-Дарьи. Извѣстно, что эта рѣка нѣкогда вливалась въ Каспійское море, въ Балханскій, или Красноводскій заливъ, и что не болѣе 200 лѣтъ тому назадъ отведена Хивинцами искусственно въ Аральское море. Старое русло до сихъ поръ еще весьма замѣтно, и нерѣдко рѣка прорывается въ него даже теперь. Многіе ученые, обозрѣвавшіе эту мѣстность, составили себѣ понятіе о возмож-

ности возстановленія теченія Аму-Дарьи по старому руслу, при не значительныхъ, сравнительно съ громадною пользою для промышленности и торговли, издержкахъ. Независимо отъ сего, изучившіе топографію окрестностей Аральскаго моря, вѣрятъ въ возможность направленіи въ эту же рѣку Сыръ-Дарьи, такъ что пароходы могли бы плавать свободно отъ Красноводскаго залива до Бадакшана, съ одной стороны, и до Кокана, съ другой. Такимъ образомъ могъ бы образоваться водяной путь отъ Петербурга и главныхъ внутреннихъ рынковъ Имперіи и пристаней на рѣкахъ: Волгѣ, Камѣ, Бѣлой и Окѣ до хребта Небесныхъ горъ, которыя отдѣляютъ Аму-Дарью отъ Инда на растояніе не болѣе 150 верстъ. Кромѣ сего, главная сѣть россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, упираясь многими вѣтвями въ рѣку Волгу, и Кавказская, направляясь къ Каспійскому морю, открываютъ обширные виды на быстрое удобное и дешевое сообщеніе 170 милліоновъ образованныхъ Европейцевъ съ 200 милліонами младенчествующихъ еще въ гражданственности Индійцевъ и обнадеживаютъ успѣхами на водвореніе въ этой колыбели человѣчества всѣхъ благъ цивилизаціи.

Въ виду столь огромнаго значенія этого новаго пути, нельзя не пожелать, чтобы обращено было сугубое вниманіе: на устройство въ Красноводскомъ заливѣ твердаго пункта для склада въ немъ русскихъ товаровъ, на топографическія изысканія и гидротехническія соображенія для направленія въ этотъ заливъ теченія Аму-Дарьи, а въ случаѣ же геологическихъ къ тому препятствій, — на соединеніе Красноводскаго залива съ Аму-Дарьей желѣзною дорогою. Что же относится до Хивы, Бухары и Трухменцевъ, то, при настоящемъ политическомъ вліяніи нашемъ въ этой странѣ, нельзя допустить и мысли, чтобы они могли воздвигнуть серьезныя преграды для достиженія указываемой Россіи всеблагимъ Провидѣніемъ высокой цѣли — распространенія между ко-

снѣющими въ невѣжествѣ и варварствѣ и изнывающими подъ гнетомъ необузданнаго деспотизма народами просвѣщенія, водворенія благодатнаго мира и возможнаго на землѣ для человѣчества счастія.

Предположеніе объ устройствѣ на восточномъ берегу Каспійскаго моря, въ Красноводскомъ заливѣ, торговаго порта съ направленіемъ къ нему теченія Аму-Дарьи — не новость: знаменитый ревнитель восточной торговли, покойный Платонъ Васильевичъ Голубковъ, генералы: Муравьевъ, Хрулевъ и многіе другіе съ давнихъ поръ заявляли о томъ Правительству; архивы министерствъ: военнаго, морскаго, финансовъ и внутреннихъ дѣлъ и канцеляріи оренбургскаго генералъ-губернаторства и кавказскаго намѣстничества богаты проектами этого рода. Теперь настала пора стряхнуть пыль съ этихъ проектовъ и осуществить монументальное соображеніе великихъ зиждителей государственнаго строя Россіи — Петра I и Екатерины II [1]). Иначе, при настоящемъ стремленіи Афганистана къ расширенію своихъ предѣловъ и къ распространенію политическаго вліянія своего на сосѣднія ханства, мы рискуемъ не только не достигнуть предположенной цѣли, но и ослабить свое значеніе въ покоренныхъ уже нами странахъ и утратить навсегда средне-азіятскіе рынки для сбыта нашихъ фабричныхъ и заводскихъ произведеній, въ ущербъ государственныхъ и частныхъ интересовъ.

Генералъ Краевскій. Вполнѣ соглашаясь съ тѣмъ, что было сказано въ этомъ собраніи, я только хотѣлъ бы, въ видѣ дополненія, прибавить нѣсколько замѣчаній, которыя мнѣ удалось собрать и которыя идутъ прямо къ рѣшенію вопро-

---

[1]) «Тотъ властелинъ Европы, въ чьихъ рукахъ будетъ находиться восточная торговля», говорилъ Петръ. — «Я не умру покойно до тѣхъ поръ, пока не открою торговаго пути изъ Россіи въ Индію», часто повторяла Екатерина.

са, поставленнаго Комитетомъ, въ сегодняшнемъ засѣданіи. Именно, соглашаясь съ важностію аму-дарьинскаго бассейна, съ безконечною, сравнительно, выгодою его передъ сыръ-дарьинскимъ, я только скажу, что торговое направленіе на Аму-Дарьѣ тогда только будетъ вполнѣ выгодно для Россіи, когда путь на Аму-Дарью будетъ сплошной водяной путь изъ Россіи; потому что всякаго рода караванная торговля по Туркестанской степи будетъ значительно обременять цѣну нашихъ товаровъ, и соперничество русскихъ товаровъ съ англійскими едва ли будетъ возможно. При сплошномъ же водяномъ пути, никакого сомнѣнія нѣтъ въ томъ, что наши товары могутъ расходиться преимущественно предъ англійскими; кромѣ того, всѣ тѣ выгоды, которыя были представлены относительно аму-дарьинскаго бассейна, получатъ тогда несравненно полнѣйшее осуществленіе. Чтобъ дополнить высказанныя моимъ предшественникомъ свѣдѣнія, я желалъ бы сообщить только то, что имѣется или уже въ печати, или только въ рукописяхъ или, наконецъ, въ мѣстныхъ преданіяхъ, относительно стараго русла Аму-Дарьи. Что Аму-Дарья когда-то шла къ Каспійскому морю, въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія. Древнѣйшіе историки римскіе говорятъ, что рѣка Оксусъ впадала въ Каспійское море. Преданія приписываютъ поворотъ Аму-Дарьи изъ Каспійскаго въ Аральское море различнымъ причинамъ. Одно преданіе говоритъ, что будто, вслѣдствіе землетрясенія, былъ поднятъ Чинкъ, и при этомъ совершился поворотъ рѣки. Это самое неблагопріятное для рѣшенія нашего вопроса преданіе, но оно еще не страшно; потому что при всякомъ поднятіи, какъ доказываютъ геологи, и особенно Араго, соотвѣтственная мѣстность опускается еще ниже, такъ какъ масса, поднявшаяся въ гору, должна формироваться на счетъ другой матеріи: слѣдовательно, очень понятно, что подъемъ возвышенія одной мѣстности долженъ повлечь за собою пониженіе мѣстности, ей соотвѣтсвующей.

Поэтому, преданіе о поворотѣ Аму-Дарьи вслѣдствіе землетрясенія не уничтожаетъ возможности въ настоящее время движенія ея воды по старому руслу. Другое преданіе говоритъ, что Аму-Дарья повернута въ Аральское море потому, что Туркмены не хотѣли повиноваться и платить дань Хивинцамъ, а Хивинцы, вслѣдствіе этого, лишили непокорныхъ Туркменъ воды. Третіе преданіе говоритъ, что поворотъ Аму-Дарьи совершился случайно, впродолженіи нѣсколькихъ столѣтій, именно вслѣдствіе развитія канализаціи у низовьевъ Аму-Дарьи, такъ какъ этою канализаціей отводима была вода Аму-Дарьи все ближе и ближе къ Аральскому морю. Это кончилось тѣмъ, по преданію, что, вслѣдствіе уменьшенія по направленію къ Каспійскому морю напора воды и увеличенія его по направленію къ Аральскому морю, тамъ образовались песчаные наносы, а здѣсь вся масса воды постепенно начала принимать направленіе къ сѣверу, къ морю Аральскому. Слѣдовательно, послѣднее обстоятельство есть дѣло чисто экономическое. Изъ всего этого ясно видно, что преданія о поворотѣ Аму-Дарьи отъ Каспійскаго моря въ Аральское вовсе не уничтожаютъ возможности поворота ея снова отъ Аральскаго въ Каспійское. Если вы разсмотрите географическое положеніе низовьевъ Аму-Дарьи, то вы увидите еще другія данныя, которыя еще болѣе допускаютъ возможность поворота Аму-Дарьи въ Каспійское море. Такъ какъ низовья Аму-Дарьи не были изслѣдованы спеціальными учеными экспедиціями, и вопросъ о старомъ руслѣ Аму-Дарьи до сихъ поръ не поставленъ на спеціально-ученую почву, то поэтому всѣ наши, относительно этого предмета, предположенія представляются только болѣе или менѣе гадательными. Лучшая статья по этому вопросу, которую мнѣ удалось видѣть, была статья Данилевскаго о Хивинскомъ ханствѣ. Онъ говоритъ, что главная масса воды изъ Аму-Дарьи идетъ по Лаудану. Здѣсь она имѣетъ 70 сажень ширины и бо̀льшую быстроту,

нежели въ дальнѣйшей части. Собственно Аму-Дарьи Лауданъ идетъ западнѣе и вливается въ заливъ Айбугиръ. Мѣстность ниже Лаудана для насъ не важна, а выше его отъ р. Аму-Дарьи налѣво встрѣчается 10 каналовъ, разносящихъ воду по Хивинской землѣ. Если считать ихъ съ верхней стороны, то эти каналы суть слѣдующіе: Питлякъ, Полванъ-ата (7 ф. глубины), Шахъ-абатъ (6 ф. глуб.) и т. д. Они отнимаютъ большія массы воды и текутъ съ большою быстротою на западъ и, слѣдовательно, доказываютъ, что паденіе мѣстности къ западу очень сильно. Несмотря на это, все-таки воды здѣсь такъ много, что образуются озера (Нарсу, Даукора). Если припомнить, что Аральское море на 132 ф. выше Каспійскаго по барометрической нивелировкѣ (прямаго опредѣленія не было, но были опредѣленія Аральскаго и Каспійскаго морей относительно Чернаго моря, и, такимъ образомъ, по исчисленію нѣкоторыхъ Аральское море выше Каспійскаго на 132 ф., а по исчисленію другихъ на 114 ф.); то во всякомъ случаѣ паденіе стараго русла значительно и гораздо болѣе, нежели паденіе Волги на томъ же протяженіи. Слѣдовательно вода потечетъ здѣсь быстро. Если принять во вниманіе это обстоятельство и потомъ всѣ собранныя свѣдѣнія о старомъ руслѣ Аму-Дарьи, то мы увидимъ, что заливъ Балханскій въ настоящую минуту мелководенъ въ узкой восточной его части, у самаго устья Аму-Дарьи, гдѣ по сторонамъ этого русла на картѣ видны отдѣльныя горы; это вѣроятно дюны, которыя обыкновенно образуются наносными песками. Далѣе этихъ горъ Н. Н. Муравьевъ, въ 1819 г., видѣлъ старое русло, слѣдовалъ по нему и даже поставилъ колья для опредѣленія ширины бывшей рѣки. Колья эти видѣлъ чрезъ нѣсколько десятковъ лѣтъ генер. Бларамбергъ во время своей экспедиціи къ границамъ Персіи. Н. Н. Муравьевъ оставилъ русло на параллели Хивы, свернувъ къ хивинскимъ каналамъ. Верхняя же часть стараго русла имѣетъ и теперь, хотя и не по-

стоянное, теченіе воды до котловины Сары-Камышъ; слѣдовательно остается неизвѣстнымъ около 100 или 150 в. ниже Сары-Камыша, о которыхъ мы пока ничего не можемъ сказать положительнаго. Но я думаю, что недолжно ничего быть труднаго и на этомъ пространствѣ, потому что около этого мѣста протекала рѣка Мургапъ (Мервъ) по низменной мѣстности, въ которой эта рѣка въ настоящее время разлилась въ пескѣ, не доходя до своего устья. Такимъ образомъ, при достаточной массѣ воды, — а вода непремѣнно дожна быть достаточна, потому что множество ея въ настоящее время теряется въ каналахъ и озерахъ, — и при существованіи признаковъ стараго русла, можно предположить, что Аму-Дарья дойдетъ до Каспія. Если-бы воды оказалось не такъ много, какъ я надѣюсь; то найдутся средства отъ Аральскаго озера, имѣющаго 132 фута высоты надъ Каспійскимъ моремъ, образовать протокъ чрезъ Айбугиръ, Лауданъ, Соркраукъ, въ старое русло и тѣмъ увеличить массу воды въ низовьяхъ Аму-Дарьи. Мнѣ кажется, что вопросъ о старомъ руслѣ Аму-Дарьи заслуживаетъ такого вниманія, что слѣдуетъ принять всѣ мѣры къ скорѣйшему его изслѣдованію. Если-же не окажется возможности сдѣлать хорошую, быстро текущую рѣку, то можно устроить, по крайней мѣрѣ, рядъ озеръ по старому руслу, соединенныхъ протоками, и если въ нихъ достаточная будетъ глубина, то такія озера и протоки можно предпочитать быстро текущимъ рѣкамъ.

Вопросъ объ изслѣдованіи Аму-Дарьи значительно облегчится и удешевится, если вообще будутъ дѣйствовать въ Азіи, принаравливаясь къ азіатской практикѣ, пользуясь опытами ихъ знаменитой арычной системы (искусственное орошеніе) и посылать смѣлѣе торговые караваны для настойчиваго преслѣдованія торговыхъ цѣлей. За тѣмъ, что касается до города Балха, то мнѣ кажется, что въ настоящее время онъ не можетъ имѣть торговаго значенія, и торговые цен-

тры создадутся сами, когда возникнетъ желаемая гг. Глуховскимъ и Софроновымъ аму-дарьинская торговля.

Не смѣю утомлять болѣе гг. членовъ Общества и прошу извинить, что не могъ исчерпать этого обширнаго вопроса въ нѣсколькихъ словахъ, сказанныхъ мною по поводу сознаннаго здѣсь предпочтенія, въ торговомъ отношеніи, аму-дарьинскаго бассейна.

Софроновъ. Балхъ занимаетъ центръ между Европой, Сред. Азіей и Индіей и отдаленъ отъ Аму-Дарьи не болѣе, какъ на 60 верстъ.

Генералъ Хрулевъ. Идутъ ли научныя свѣдѣнія къ практической цѣли? Торгующему люду необходимо доставить средства для безпрепятственной торговли, а не свѣдѣнія относительно мѣстности.

Членъ И. А. Носковъ. Наша послѣдняя окончательная цѣль заключается въ разрѣшеніи того вопроса: *нужно-ли* изслѣдовать эти мѣстности, *которыя* именно изслѣдовать и какимъ способомъ выполнить это изслѣдованіе. Вотъ три вопроса, которые намъ слѣдуетъ теперь разрѣшить.

Хрулевъ. Тутъ весь вопросъ заключается въ тѣхъ 400 верстахъ перешейка между Каспійскимъ моремъ и Аму-Дарьей. Здѣсь на каждые 50 верстъ конечно понадобиться поставить потребное число постовъ. Я предлагалъ это въ 1859 году, и предложеніе мое прошло министерство финансовъ и иностранныхъ дѣлъ.

Носковъ. Я противъ этого ничего не имѣю; но если мы зададимся такимъ вопросомъ, то намъ придется ходатайствовать не о томъ, чтобы изслѣдовать мѣстность, а о томъ, чтобы занять ее. Общество этого права на себя не беретъ.

Полковникъ Глуховской. Общество должно стараться рѣшить прежде всего, какой именно путь выгоднѣе всѣхъ для нашей торговли,—чего до сихъ поръ ни какъ нельзя было разъяснить.

Хрулевъ. Этому, можетъ быть, препятствовала мѣстная въ то время администрація, которая, можетъ быть, и не имѣла на это разрѣшенія.

Вице-Предсѣдатель Бѣляевъ. Что касается правительственнаго содѣйствія, то Общество наше на его-то болѣе всего и полагается. Пошлете-ли вы одного человѣка или цѣлый караванъ, конвой на первый случай всегда будетъ необходимъ. Но впослѣдствіи, разумѣется, и этихъ конвоевъ не нужно будетъ. Въ настоящее же время рѣчь идетъ о томъ, чтобы добиться удешевленія привоза товаровъ, чтобы вмѣсто 3 руб. платилось 1 руб. 50 коп. Вотъ цѣль засѣданія нашего! и для этой цѣли признается лучшимъ путемъ, путь по АмуДарьѣ.

Профессоръ Предтеченскій. Начиная говорить въ Обществѣ, въ которомъ мнѣ приходится быть въ первый разъ, и вообще не бывъ прежде въ тѣхъ обществахъ, гдѣ обсуждаются вопросы общественные, говоря больше въ аудиторіи—съ каѳедры, я напередъ прошу великодушія и снисхожденія къ тѣмъ недостаткамъ, которыми будетъ изобиловать моя рѣчь. Вопросы, которые здѣсь рѣшаются, касаются торговли; слѣдовательно это—вопросы практическіе по преимуществу. Но всѣ рѣчи, которыя до сей поры были произнесены здѣсь, мнѣ кажется, при множествѣ фактовъ, которые въ нихъ указаны, при огромной учености ораторовъ, о которой свидѣтельствуютъ собранные ими факты, и при глубокомъ патріотизмѣ, который сквозитъ въ каждомъ прочитанномъ, въ каждомъ сказанномъ словѣ, я нахожу одинъ недостатокъ, имснно: въ рѣшеніи вопроса чрезвычайной практической важности я нахожу слишкомъ много теоретическихъ разсужденій. Не имѣю намѣренія обидить кого либо, я сейчасъ выскажу свои воззрѣнія на этотъ предметъ. Дѣло, какъ мнѣ кажется, или какъ я понялъ, идетъ о томъ, какая система сообщенія лучше — сыръ-дарьинская, или аму-дарьинская? Я

вполнѣ согласенъ съ тѣмъ, что, разсуждая отвлеченно отъ тѣхъ условій, въ какихъ находится Россія относительно Средней Азіи и наша торговля съ ней, рѣшительно нужно стать на сторону аму-дарьинской системы. Въ этомъ случаѣ своимъ мнѣніемъ и заключеніемъ я вполнѣ обязанъ тѣмъ господамъ, которые говорили раньше меня. Но посмотримъ, таковымъ ли оказывается дѣло на практикѣ? таковы ли тѣ условія, въ которыхъ мы находимся теперь, чтобы предпочесть рѣшительно, безповоротно аму-дарьинскую систему сыръ-дарьинской? Сыръ-дарьинская система, какъ извѣстно, почти вся въ нашихъ рукахъ. Она идетъ вдоль тѣхъ мѣстъ, которыя мы заняли. Аму-дарьинская система, между тѣмъ, въ самомъ уже началѣ принадлежитъ племенамъ, если не враждебнымъ намъ, то во всякомъ случаѣ находящимся внѣ нашего вліянія. Я укажу на весьма возможный случай: представьте себѣ, что торговый пароходъ нашъ движется по Аму-Дарьѣ; ничего не стоитъ хивинцу или бухарцу обстрѣливать его съ праваго берега этой рѣки. Поэтому я и сказалъ, что всѣ теоретическія соображенія въ пользу аму-дарьинской системы страдаютъ именно тѣмъ недостаткомъ, что онѣ теоретическія. Этими соображеніями предполагаются такія государственныя и международныя отношенія, въ которыхъ не находится Россія къ Хивинцамъ и Бухарцамъ. Но съ другой стороны, вѣря въ историческое призваніе Россіи, которое, какъ мнѣ кажется, состоитъ не въ томъ только, чтобы усилить свои торговыя сношенія, а въ томъ, чтобы исполнить великую идею, которую носилъ въ себѣ Александръ Великій,—идею примиренія въ себѣ Азіи и Европы, и имѣя въ виду ту высоко-нравственную политику, которой Россія слѣдовала доселѣ относительно покоряемыхъ ею млеменъ, и по которой житель вновь пріобрѣтеннаго Ташкента съ разу становится полноправнымъ русскимъ гражданиномъ, какъ и житель древняго Новгорода,—я вправѣ ожидать отъ будущаго,

можетъ быть не далекаго будущаго, полнаго упроченія русскаго вліянія на Среднюю Азію.

Съ точки зрѣнія, высказанной мною на будущность Россіи, я нахожу прежде всего полезнымъ проектъ установленія аму-дарьинскаго торговаго пути, хотя полезнымъ пока для будущаго времени; но вмѣстѣ съ тѣмъ долженъ сказать, что Россія, именно въ виду осуществленія этого великаго проекта торговаго пути по Аму-Дарьѣ, должна прежде всего, для пользы этого дѣла, устранить временныя условія, которыя мѣшаютъ ей въ настоящее время слѣдовать болѣе рѣшительной и опредѣленной политикѣ относительнно среднеазіятскихъ ханствъ; что она не должна мириться съ не упрочившимся здѣсь положеніемъ, въ которомъ она находится фактически. Я желалъ бы, чтобы, прежде чѣмъ пустить торговлю по Аму-Дарьѣ, наши дѣла въ Средней Азіи были политически такъ обставлены, что наши пароходы могли бы ходить свободно и безпрепятственно мимо Хивинцевъ и Бухарцевъ.

Глуховской. Находясь въ Обществѣ содѣйствія торговли, я не рѣшался позволить себѣ говорить о какой-бы-то ни было политикѣ. Цѣль Общества заключается только въ высказываніи предъ Правительствомъ самыхъ настоятельныхъ потребностей нашей торговли. Какъ же приводить въ исполненіе разныя мѣры,—это зависитъ отъ благоусмотрѣнія Правительства.

Краевскій. Если предшественники упустили изъ виду то, о чемъ вы изволили говорить, то это потому, что мы говорили въ Обществѣ содѣйствія торговли.

Ташкенскій купецъ Келлеръ. Англія насъ опередила въ отношеніяхъ съ средне-азіатскими народами, и потому намъ неотлагательно слѣдуетъ изыскать путь удобнѣе настоящаго, а такой путь есть прямой — по Аму-Дарьѣ. И безъ желѣзной дороги, которая дойдетъ до Тюмени, намъ удобнѣе отправлять

товары изъ Ташкента прямо въ Петропавловскъ и Троицкъ. Съ желѣзной же дорогой Оренбургъ совершенно пропадетъ. Но вообще говоря, если мы хотимъ достигнуть какихъ-либо положительныхъ результатовъ; то намъ необходимо настаивать на томъ, чтобы добиться всеобщаго сознанія, что путь аму-дарьинскій необходимъ для русской торговли.

Бѣляевъ. При судоходствѣ по Сыръ-Дарьѣ есть-ли матеріалъ для постройки судовъ?

Глуховской. Потребнаго матеріала тамъ нѣтъ. Тамъ пустыня, голая, несчастная пустыня. А на Аму-Дарьѣ есть уже мѣстное судоходство.

Софроновъ. На Сыръ-Дарьѣ прежде одно бревно стоило 40 рублей.

Бѣляевъ. И такъ, признается-ли вами, господа, полезнымъ и необходимымъ приступить къ изслѣдованію системы аму-дарьинской.

Всѣ члены Собранія отвѣчаютъ утвердительно.

III.

1) ЗАСѢДАНІЕ 4-ГО ОТДѢЛЕНІЯ КОМИТЕТА ОБЩЕСТВА.

1) Засѣданіе 4 Отдѣленія Комитета Общества для содѣйствія русской торговли и промышленности, бывшее 5 Мая, было посвящено уже опредѣленію пункта на восточномъ берегу Каспійскаго моря, откуда удобнѣе было бы направить торговый путь на Аму-Дарью. Контръ-адмиралъ Ивашинцевъ указалъ, что на восточномъ берету Каспійскаго моря находятся только три бухты, удобные для стоянки судовъ, а именно: 1) на Мангышлакѣ Тюкъ-Караганскій заливъ, гдѣ фортъ Александровскій и заливъ Сарыташъ, 2) заливъ Киндерлинскій и 3) Красноводскій заливъ. Послѣ преній всѣ едино-

гласно заключили, что самый выгодный путь для нашей торговли пролегаетъ отъ Красноводскаго залива до Аму-Дарьи; но такъ какъ этотъ путь находится недалеко отъ кочевокъ Туркменовъ, то на первое время необходимо открыть путь хотя отъ Киндерлинскаго залива къ Аму-Дарьѣ, какъ болѣе обезпеченный отъ нападеній Туркменовъ. По открытіи-же этого пути можно вскорѣ приступить къ изслѣдованію и обезпеченію и красноводскаго пути, какъ наилучшаго и выгоднѣйшаго для торговли Россіи съ Средней Азіей. Красноводскій путь потому еще предпочитается, что онъ идетъ по низменной мѣстности, на которой впослѣдствіи можно будетъ имѣть прѣсную воду, и потому, что мы можемъ немедленно завязать торговыя сношенія съ Туркменами, которыхъ считается болѣе одного милліона душъ, и которымъ мы можемъ доставлять хлѣбъ и другіе наши произведенія въ обмѣнъ на продукты ихъ обширнаго скотоводства.

Вслѣдствіе вышеизложенныхъ соображеній 4 Отдѣленіе положило: ходатайствовать предъ Правительствомъ о крайней необходимости безотлагательнаго открытія торговаго пути отъ восточнаго берега Каспійскаго моря къ р. Аму-Дарьѣ и далѣе въ Среднюю Азію.

Все это Комитетъ положилъ представить на благоусмотрѣніе Общаго Собранія членовъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, испрашивая, на основаніи 25 § устава, дозволенія на ходатайство предъ Правительствомъ объ установленіи торговаго пути въ Среднюю Азію чрезъ Каспійское море.

2) ЗАСѢДАНІЕ ОБЩАГО СОБРАНІЯ ЧЛЕНОВЪ ОБЩЕСТВА.

Общее Собраніе членовъ, бывшее 14 Мая, по выслушаніи доклада IV Отд. Комитета о торговыхъ путяхъ сообщенія съ Средней Азіей и, по обсужденіи этого вопроса, признавъ не-

обходимымъ ходатайствовать предъ Правительствомъ объ открытіи торговаго пути отъ восточнаго берега Каспійскаго моря къ Аму-Дарьѣ и далѣе въ Среднюю Азію,—положило: 1) приведеніе въ исполненіе этого постановленія Общаго Собранія гг. членовъ возложить на Комитетъ; 2) для редакціи ходатайства и составленія объяснительной записки, которая имѣетъ быть представлена при оном въ видѣ приложенія, поручитъ члену Комитета, предсѣдательствующему въ редакціонномъ Отдѣленіи, Д. П. Скуратову; 3) пригласить нѣсколькихъ членовъ Общества и тѣхъ изъ спеціалистовъ, мнѣнія которыхъ онъ пожелаетъ знать, для составленія редакціонной коммиссіи и выработанные въ оной проекты представить на окончательное утвержденіе Комитета.

IV.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

1) РѢКА ОКСЪ ИЛИ АМУ [1]).

Оксъ судоходенъ въ большей части своего теченія. Русло его необыкновенно прямо и не имѣетъ ни пороговъ, ни водоворотовъ; въ немъ также нѣтъ песчаныхъ отмелей. Можно даже сказать, что если бы устье его не было замкнуто иловатыми болотами, то по немъ можно было бы плавать отъ самаго моря почти до Кундуза, т. е. на протяженіи 600 миль. Впрочемъ, если исключить протяженіе этой дельты, начинающейся немного пониже Оргенджа и прости-

[1]) См. Путешествіе въ Бухару лейтенанта остъ-индской компанейской службы А. Борнса, ч. III, стр. 272—286.

рающейся не болѣе какъ на пятьдесять миль, то и тогда мы будемъ имѣть 550 миль для судоходства. Объемъ воды, изливаемой этою рѣкою, кажется съ перваго взгляда слишкомъ большимъ въ сравненіи съ короткимъ протяженіемъ ея русла; но это объясняется тѣмъ, что Оксъ есть единственный каналъ, служащій для стока всей воды, скопляющейся въ странѣ обширной и гористой. Онъ не представляетъ ни одного брода послѣ принятія въ себя рѣки Кундуза и рѣки Талигана, изъ коихъ послѣдняя вливается въ него подъ именемъ Аксарая, ниже Газратъ Имама. Обѣ эти рѣки питаются снѣгами, тающими на сѣверной сторонѣ великаго Гинду-Куша. Ниже Газратъ-Имама чрезъ Оксъ можно ходить въ бродъ въ теченіе шести мѣсяцевъ, такъ что даже переправа артилеріи не затруднительна, что̀ и было нѣсколько разъ доказано правителемъ Кундуза. Оксъ, по выходѣ своемъ изъ горныхъ округовъ ниже Килефа, почти въ шестидесяти миляхъ на сѣверо-западъ отъ Балха, представляетъ русло не болѣе какъ въ 150 саж. ширины. Въ равнинахъ ширина его увеличивается такъ, что при Ходжа-Сала, въ тридцати миляхъ ниже Килефа, на мѣстѣ нашей переправы, онъ имѣлъ русло въ 353 саж. ширины по измѣренію секстантомъ; а при Чарджуѣ, 200 миль ниже, въ разстояніи двадцати лиговъ отъ Бухары, русло его имѣло 288 саж. Подробное описаніе этой рѣки, при двухъ упомянутыхъ мѣстахъ, даетъ лучшее понятіе о представляемыхъ ею выгодахъ, какъ въ отношеніи военномъ, такъ и торговомъ.

При Ходжа-Сала, семнадцатаго Іюня, за мѣсяцъ до той поры, какъ періодическое полноводіе достигаетъ своей высшей точки, Оксъ состоялъ изъ трехъ особыхъ рукавовъ, отдѣленныхъ одинъ отъ другаго песчаными отмелями. Ширина этихъ рукавовъ была слѣдующая: 127 саж., 48 саж. и 178 саж., что̀ въ сложности составляетъ 353 саж. ширины рѣки. Глубина была не равномѣрная; въ самомъ глубокомъ

мѣстѣ она не превосходила двадцати футовъ. Числа глубины стоятъ въ такомъ порядкѣ: — 6. 9. 12; 6 футовъ въ первомъ рукавѣ, 6 футовъ чрезъ весь второй и 6. 9. 15. 19. 6 въ третьемъ. По этому средняя глубина этой рѣки никогда не будетъ менѣе девяти футовъ; ибо это есть частное 353 саж. раздѣленныхъ на 28, т. е. на итогъ всѣхъ футовъ измѣренной глубины. Большой ошибки въ этомъ приблизительномъ исчисленіи быть не можетъ, ибо 17 Августа, т. е. ровно мѣсяцъ спустя послѣ того, какъ рѣка достигала своего высшаго поднятія, мы нашли почти такой же объемъ воды при Чарджуѣ, близъ Бухары. Ширина рѣки была меньше, но за то глубина больше. Пять разъ заброшенный лотъ далъ слѣдующія цифры: 12. 18. 20. 20 и 20 футовъ. Оксъ течетъ съ быстрстою около 2,500 саж., или почти три съ половиною мили или 5 вертъ въ часъ; по наблюденію же точки кипѣнія воды въ Ходжа-Сала и Чарджуѣ найдено, что между этими двумя мѣстами разница простирается до $1^1/_3$ градуса, что даетъ 800 футовъ паденія рѣки на пространствѣ 200 миль. Это паденіе весьма значительное для такой рѣки и въ такой плоской странѣ. Впрочемъ мое вычисленіе должно принимать не иначе, какъ за приблизительное, ибо точка закипанія воды, будучи въ постоянной зависимости отъ состоянія атмосферы, подлежитъ нѣкоторымъ измѣненіямъ даже въ одномъ и томъ же мѣстѣ. Малѣйшая перемѣна въ этомъ естественномъ снарядѣ,—я разумѣю атмосферу,—при опытахъ требующимъ строжайшей точности, производитъ огромныя ошибки: поэтому, за всѣмъ отчисленіемъ на случай неправильности вывода, я не могу не принять этого паденія рѣки менѣе, чѣмъ въ 600 футовъ, или около 5 футовъ на каждую милю: рѣка не излучиста, а это всегда свидѣтельствуетъ быстроту паденія.

Оксъ подверженъ періодическому полноводію, подобно всѣмъ большимъ рѣкамъ, вытекающимъ съ южной стороны

того гигантскаго горнаго хребта, изъ котораго и онъ беретъ свое начало. Причина полноводія одна и таже — таяніе горныхъ снѣговъ. Полноводіе начинается въ Маѣ и оканчивается въ Октябрѣ; но Оксъ подлежитъ еще второму, меньшему разлитію въ періодъ весеннихъ дождей. Воды въ немъ подымаются и понижаются, смотря по состоянія погоды: подъ безоблачнымъ небомъ при ясномъ солнцѣ онѣ поднимаются, при атмосферѣ густой понижаются. Въ Іюнѣ мясяцѣ, когда мы былм на берегахъ Окса, вода въ немъ понизилась на одинъ футъ съ половиною въ продолженіе тридпати шести часовъ, хотя полноводіе тогда еще и не достигало своей высшей точки. Вліяніе воды замѣтно не болѣе какъ на полумилю отъ ложа рѣки, не взирая на то, что берега рѣки пизменны и отлоги. Причиною этого то, что по обѣ ея стороны, на разстояніи одной мили съ половиною или двухъ миль, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и болѣе, тянутся вторые, такъ сказать внѣшніе берега, образующіе въ своемъ промежуткѣ длину одѣтую зеленью и хотя рѣдко затопляемую полноводіемъ, однако же, всетаки имъ увлаживаемую. Въ этой-то долинѣ жители воздѣлываютъ землю, орашая ее при помощи своего искусства и друдолюбія. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ водопроводы идутъ во внутренность края мили на четыре и тамъ уже посредствомъ персидскаго колеса вода изъ нихъ распредѣляется по полямъ. За гранью прибрежья раскидывается картина безплодія и запустѣнія. Но и самая долина рѣки въ нѣкоторыхъ мѣстахъ лежитъ въ небреженіи, заростая дикимъ индиго, тамарискомъ и водяными травами. Во время зимы, при вступленіи воды въ свое ложе, рѣка суживается; но хотя въ эту пору она имѣетъ только 172 саж. поперекъ, однако же переправы въ бродъ нигдѣ не представляетъ. Въ періодъ полноводія воды Окса окрашиваются горною почвою и принимаютъ красноватый цвѣтъ. Я нашелъ, что тогда одна сороковая часть ихъ объема состояла изъ растворенной въ

нихъ посторонней примѣси, и что отъ вліянія снѣговой воды температура рѣки равнялась 73° въ пору лѣтняго солнцестоянія, между тѣмъ какъ температура воздуха восходила до 103° [1]).

Трудно вообразить, чтобъ такая большая рѣка, каковъ Оксъ, могла когда либо замерзать зимою и при томъ подъ широтою 38°; а между тѣмъ здѣсь это явленіе совсѣмъ нерѣдкость. Въ верхней части теченія, выше Кундуза, Оксъ замерзаетъ ежегодно такъ, что люди и даже вьючныя животныя ходятъ чрезъ него по льду по дорогѣ въ Яркендъ; но тамъ онъ течетъ чрезъ страну возвышенную. Однакоже, и въ степяхъ онъ замерзаетъ въ жестокія зимы. Ниже Хивы онъ покрывается льдомъ постоянно; а въ минувшемъ году замерзъ отъ берега до берега и въ Чарджуѣ, отстоящемъ миляхъ въ семидесяти отъ Бухары, такъ что караваны переходили по льду: впрочемъ надо замѣтить, что зима тогда была необыкновенно холодная. Въ Кэрки, на половинѣ пути къ Балху, онъ также замерзалъ; но при перевозѣ Килефа, почти противъ послѣдняго города, на самой срединѣ рѣки оставалось незамерзавшее пространство, препятствовавшее въ теченіе цѣлаго мѣсяца ходу парома и каравановъ. Хотя пространство это было не велико, такъ что чрезъ него легко можно было перебросить камень, однако же вода не замерзала въ этомъ узкомъ промежуткѣ, чему причиною, безъ сомнѣнія, была быстрота потока, съ обѣихъ сторонъ сжатаго. Въ пустыняхъ температура обыкновенно или холоднѣе или жарче, чѣмъ въ странахъ болѣе облагодѣтельствованныхъ природою: это фактъ доказанный. Въ жгучихъ степяхъ Туркестана зимою свирѣпствуетъ страшный холодъ, объясняющій замерзаніе Окса; а между тѣмъ Дунай, теку-

[1]) При дѣйствіи кислоты примѣсь эта кипѣла съ шипѣніемъ; а это свидѣтельствуетъ, что почва, чрезъ которую протекаетъ Оксъ, имѣетъ известковое свойство.

щій почти параллельно съ этою рѣкою, только на семь градусовъ широты выше ея, никогда льдомъ не покрывается. Это явленіе замѣчательное въ физической географіи. Если случается, что Оксъ зимою не замерзаетъ, то и тогда переправа затрудняется глыбами льда, плывущими изъ верхнихъ частей его теченія. Бывали примѣры, что они потопляли суда, и потому переправа при такихъ обстоятельствахъ требуетъ постояннаго вниманія перевозчиковъ.

Суда, употребляемыя на Оксѣ, вообще превосходны, хотя не несутъ ни мачтъ, ни парусовъ. Они строются наподобіе кораблей, съ носомъ по обѣимъ концамъ, съ плоскимъ дномъ и обыкновенно имѣютъ около пятидесяти футовъ длины, восемнадцати ширины и четырехъ глубины. Тяжести они подымаютъ около двадцати англійскихъ тоннъ. При полномъ грузѣ борты стоятъ отъ двухъ съ половиною до трехъ футомъ надъ поверхностью рѣки: суда эти никогда не сидятъ въ водѣ глубже одного фута. Они строются изъ четвероугольныхъ брусьевъ, футовъ въ шесть длиною каждый, вытесанныхъ изъ невысокорастущаго дерева, называемаго *паки* или *шишамъ*, растущаго въ большомъ обиліи по берегамъ, но не достигающаго значительной высоты. Деревья, будучи свалены съ корня, очищаются отъ коры, обтесываются въ четырех-угольную форму и въ такомъ видѣ поступаютъ уже въ дѣло. Брусья обыкновнно связываются желѣзомъ; а потому суда хотя и грубы на взглядъ, однакоже, въ постройкѣ ихъ заключается такая прочность, которая необыкновенно хорошо приспособляетъ ихъ къ плаванію по Оксу. Въ верхнихъ частяхъ этой рѣки, выше Чарджуя, судовъ не много. Отъ этого городка вплоть до того мѣста, гдѣ чрезъ рѣку можно ходить въ бродъ, близъ Кундуза, считается около пятнадцати перевозовъ; а такъ какъ на каждомъ изъ нихъ обыкновенно находится два судна, то все число ихъ равняется только тридцати на пространствѣ трехсотъ миль. При-

чина понятна: жители ни сколько не пользуются судоходными свойствами Окса. Ниже Бухары число судовъ увеличивается: между этою столицею и дельтою ихъ считается до 150. Тутъ они большею частью принадлежатъ Оргенджу и уже не служатъ для переправы, а употребляются для перевоза товаровъ какъ въ Бухару, такъ и обратно. Нагрузка товаровъ совершается въ Эльджикѣ, на сѣверномъ берегу рѣки, въ шестидесяти пяти миляхъ отъ города. Ниже Дельты судовъ нѣтъ совершенно; меня даже увѣряли, что и на Аральскомъ морѣ рѣшительно нѣтъ ни какихъ судовъ, кромѣ небольшихъ лодокъ. Вверхъ рѣки противъ теченія, суда взводятся бичевою; при сходѣ же внизъ всегда держатся средины русла, гдѣ теченіе быстрѣе и обыкновенно спускаются ребромъ къ потоку. Плоты и кожанные мѣха на Оксѣ не употребляются.

Образъ переправы съ одного берега на другой отличается особенностью и, какъ мнѣ кажется, свойственъ только этой рѣкѣ: паромы перетаскиваются лошадьми, какъ я уже подробно описалъ выше. Этотъ способъ не долженъ быть выпущенъ изъ виду, если предстанетъ возможность завести судоходство по Оксу.

Судоходство по какой бы то ни было рѣкѣ много зависитъ отъ средствъ, представляемыхъ страною, чрезъ которую она протекаетъ, т. е. отъ разнаго рода матеріаловъ и преимущественно отъ лѣса. Число судовъ на Оксѣ, конечно, не велико, ибо простирается только до двухъ сотъ; но не смотря на это, здѣсь можно строить цѣлые флоты: лѣсу много, деревья растутъ вдоль всей рѣки, такъ сказать, по одиночкѣ, а не отдѣльными лѣсами въ одномъ какомъ нибудь мѣстѣ. Полноводіе никогда не приноситъ съ собою ни кедровъ, ни сосенъ: это служитъ яснымъ доказательствомъ, что горы, изъ которыхъ вытекаетъ Оксъ и его данницы, совершенно не имѣютъ лѣсовъ. Другія деревья, видѣнныя мною по берегамъ рѣки, были шелковица и бѣлый тополь; послѣд-

ній сплавляется въ большомъ количествѣ изъ Гиссара до Чарджуя на постройку домовъ. Въ случаѣ усиленія судоходства по этой рѣкѣ, средства заключающіяся въ прилегающихъ къ ней странахъ окажутъ этому дѣлу великую слугу, ибо они въ высшей степени важны. Постройка здѣшнихъ судовъ почти не требуетъ ни какого знанія судовой архитектуры: лѣсъ не распиливается и не просушивается, а потому въ самый короткій срокъ здѣсь могутъ быть выстроены цѣлыя флотиліи для какого бы то ни было назначенія, будетъ ли это для судоходства внизъ и вверхъ по рѣкѣ, для переправы съ одного берега на другой, или для устройства понтоновъ. Мнѣ кажется, что судно такой величины, какое упомянуто выше, въ состояніи поднять до 150 человѣкъ. Мостъ чрезъ Оксъ можетъ быть устроенъ не иначе какъ на судахъ, ибо для всякаго другаго моста лѣсъ здѣсь слишкомъ малъ. Притомъ же тамарискъ и другія кустарныя растенія, изобилующія по берегамъ, могутъ замѣнять досчатую настилку. Все это даетъ возможность къ быстрому устройству переправъ, что мы и видимъ изъ исторіи Тимура и Надира, устроивавшихъ понтонные мосты чрезъ Оксъ. Остатки временныхъ построекъ, сдѣланныхъ для этого послѣднимъ императоромъ и до нынѣ показываются при перевозѣ близъ Килефа на сѣверъ отъ Балха, гдѣ рѣка представляетъ всѣ удобства для переправы, ибо, имѣя невысокіе холмы по обѣ стороны, она тутъ не широка и *не всегда* быстра. При этомъ перевозѣ путешественники не рѣдко переправляются чрезъ нее вплавь. Ниже горъ Оксъ имѣетъ твердое, песчаное дно, и потому суда можно устанавливать и укрѣплять на мѣстѣ посредствомъ древесныхъ сучьевъ, удобно замѣняющихъ якори во всѣхъ частяхъ его русла.

Изъ всего вышесказаннаго видно, что выгоды, представляемыя Оксомъ, какъ въ отношеніи политическомъ, такъ и торговомъ, весьма важны: исчисленныя мною удобства показы-

ваютъ, что онъ можетъ служить какъ путемъ для торговли, такъ и для военныхъ экспедицій. Это заключеніе я вывожу не изъ одного собственнаго характера рѣки, но также и изъ того, что берега ея засѣлены жителями и обработаны. Потому она является намъ не только какъ простая судоходная рѣка, но и какъ заключающая въ себѣ всѣ средства къ усиленію судоходства. Это фактъ весьма важный какъ въ политическомъ отношеніи — если бы какой-нибудь воинственный народъ вздумалъ воспользоваться имъ для удовлетворенія своего честолюбія, такъ и въ отношеніи торговомъ — если бы какое либо миролюбивое правительство вознамѣрилось увеличить и улучшить торговлю этого края. Въ обоихъ случаяхъ Оксъ представляетъ самые приманчивые виды, ибо онъ служитъ, за исключеніемъ узкой степи, самымъ прямымъ путемъ и удобнѣйшей связью между народами Европы и отдаленнѣйшими странами Средней Азіи.

2. Текла ли когда Аму-Дарья въ Каспійское море? (Извлеченіе изъ записки, представленной дѣйств. чл. В. В. Григорьевымъ въ Совѣтъ геогр. Общества, 6-го января 1864 г. [1]).

Многоводная рѣка Средней Азіи, у классическихъ писателей древняго міра, извѣстная подъ именемъ Окса, у Арабовъ—подъ именемъ Джейхуна, а теперь называющаяся вообще Аму (Аму-Дарья), изливается въ настоящее время всѣми устьями своими въ Аральское море. О такомъ направленіи ея имѣются извѣстія издавна. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, начиная съ Геродота и до самаго XVI столѣтія, встрѣчается также цѣлый рядъ современныхъ сказаній о томъ, что Аму

[1]) См. Журн. Совѣта 22 февраля 1864 г.

или исключительно, или по крайней мѣрѣ однимъ изъ своихъ устьевъ — впадаетъ въ море Каспійское.

Обстоятельство это, конечно, мѣстнымъ жителямъ должно было быть ближе извѣстно, нежели иноземцамъ; единственный же мѣстный писатель, ханъ хивинскій Абуль-Гази, не только подтверждаетъ сказаніе о прежнемъ теченіи Аму-Дарьи въ Каспійское море, но и положительно опредѣляетъ время, когда и по какимъ обстоятельствамъ прекратилось это теченіе.

Съ другой стороны, позднѣйшіе путешественники, которымъ удалось быть на восточномъ берегу Каспійскаго моря, всѣ безъ исключенія утверждаютъ, что видѣли тамъ, въ Балханскомъ заливѣ, устье и русло большой, пересохшей рѣки—вѣроятно или навѣрное того рукава, которымъ впадала въ Каспій Аму-Дарья.

Н. Н. Муравьевъ, на пути своемъ изъ Балханскаго залива къ Хивинскому оазису, видѣлъ собственными глазами, въ 2-хъ верстахъ отъ южной окраины Усть-Урта, высохшее русло большой рѣки, тянувшееся отъ с.-в. къ ю.-з., шириною во 100, глубиною въ 15 саженей.

Мѣстные Туркмены не только вполнѣ увѣрены, что Аму-Дарья текла въ Каспій однимъ изъ своихъ рукавовъ, но и полагаютъ, что теченіе это можетъ быть возобновлено; даже просили о томъ не разъ наше Правительство, такъ какъ это доставило бы имъ возможность завести пашни по берегамъ возобновленнаго русла.

Достигнуть этого находятъ они возможнымъ, разрушивъ плотину Чаркраукъ, близь Куня-Ургенча, которая препятствуетъ водамъ Аму течь въ прежнемъ ихъ направленіи къ Каспію.

Существованіе этой плотины служитъ неопровержимымъ доказательствомъ, что около Куня-Ургенча, воды Аму есте-

ственно устремляются въ направленіи къ Каспію. Если бы не было этого, къ чему плотина?

Извѣстно также, что при сильныхъ разливахъ Аму, воды ея переливаются черезъ плотину, и, говорятъ, бывали случаи, что разливъ заходилъ верстъ на полтораста далѣе плотины.

Естественныхъ препятствій къ току водъ Аму въ Каспій не имѣется, по-видимому. Мы знаемъ, что внутрь степи, простирающейся къ Каспію отъ лѣваго берега Аму, проведены каналы, въ западномъ, юго-западномъ и сѣверо-западномъ направленіяхъ, имѣющіе до 100 верстъ длины. Шахъ-абадскій каналъ тянется даже на 135 верстъ вглубь степи. Каналы эти не могли бы наполняться водою на такомъ разстояніи, если бы степь не имѣла естественнаго склона къ берегамъ Каспія, или, по крайней мѣрѣ, не находилась на одномъ уровнѣ съ ложемъ Аму, въ нынѣшнихъ его низовьяхъ.

Если Аму хотя однимъ рукавомъ текла нѣкогда въ Каспій, нѣтъ никакихъ данныхъ предполагать, чтобы теченіе это измѣнилось вслѣдствіе естественныхъ переворотовъ, происшедшихъ съ тѣхъ поръ, и, напротивъ, есть много основаній думать, что токъ водъ Аму въ Каспій прегражденъ былъ искусственно. Примѣръ такого искусственнаго запруженія большаго русла рѣки имѣемъ мы на Сыръ-Дарьѣ. Рукавъ Яны-Дарья, едва ли не главный изъ рукавовъ Сыра, запруженъ Коканцами на нашей памяти. Въ 1820 годахъ переправлялись черезъ него, на пути изъ Майлибаша въ Бухару, какъ черезъ большую рѣку. Теперь онъ совершенно сухъ.

Разрѣшеніе вопроса о прежнемъ теченіи Аму въ Каспій, представляетъ, вслѣдствіе противорѣчія историческихъ свидѣтельствъ объ этомъ обстоятельствѣ, задачу весьма интересную въ научномъ отношеніи; но несравненно важнѣе было бы разрѣшеніе этого вопроса въ отношеніи практическомъ. Что если бы мѣстныя изслѣдованія открыли, что Аму не

только текла нѣкогда, вмѣсто Арала, въ Каспій, но и можетъ быть возвращена въ старое русло свое, можетъ быть сдѣлана судоходною?

Ясно для всякаго образованнаго человѣка, что если бы послѣднее предположеніе было осуществимо, выгоды Россіи требуютъ, чтобы она осуществила его. Тогда для коммерческихъ сношеній Европы съ Цертральною Азіею и окружающими ее странами открылся бы путь новый, удобнѣйшій, дешевѣйшій и безопаснѣйшій всѣхъ существующихъ. Путь этотъ находился бы въ исключительной власти Россіи, и народонаселеніе ея извлекло бы изъ того огромныя выгоды однимъ транзитомъ средне-азіатскихъ произведеній въ Европу и европейскихъ фабрикатовъ въ Среднюю Азію. Сверхъ того, какъ бы долженъ былъ подѣйствовать этотъ путь на развитіе собственной нашей торговли!

Въ виду такого громаднаго значенія вопроса о прежнемъ теченіи Аму въ Каспій, пора бы уже, кажется, приступить къ разслѣдованію его на мѣстѣ. Съ одной стороны почти весь Усть-Уртъ снятъ уже топографами отдѣльнаго Оренбургскаго корпуса, съ другой стороны, восточный берегъ Каспійскаго моря приведенъ въ точную извѣстность работами морской экспедиціи подъ начальствомъ г. Ивашинцева. Самособою доходитъ очередь до пространства, заключающагося въ углу между Усть-Уртомъ и Каспійскимъ моремъ, пространства, по которому должна была течь Аму въ Каспій, если только она когда-либо текла туда.

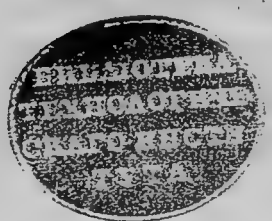
На экспедицію, которую бы слѣдовало снарядить съ цѣлію изученія вопроса, должно возложить: 1) съёмку Туркменской степи къ ю. и ю.-в. отъ Усть-Урта; 2) нивелировку той полосы ея, которая тянется отъ Балканскаго залива до границъ Хивинскаго оазиса; 3) подробное описаніе стараго русла Аму, видѣннаго Н. Н. Муравьевымъ, и другихъ, такихъ же руслъ, если они встрѣтятся на изслѣдуемомъ, простран-

ствѣ; 4) описаніе всѣхъ существующихъ на этомъ пространствѣ остатковъ, свидѣтельствующихъ о прежней его населенности.

Снаряженіе такой экспедиціи не представило бы особыхъ затрудненій и не потребовало большихъ расходовъ. Обыкновенную съёмочную партію топографовъ, какія ежегодно высылаются въ степь изъ Оренбурга, потребовалось бы усилить только двумя-тремя лицами высшаго образованія, съ достаточнымъ прикрытіемъ.

Въ заключеніе неизлишне, быть можетъ, замѣтить, что гидротехническія работы и сооруженія въ бассейнѣ рѣкъ Сыра и Аму, производятся туземцами съ удивительною легкостью и простотою, вслѣдствіе чего работы такого рода, стоющія въ Европѣ милліоновъ, обходятся тамъ въ десятки тысячь рублей. Это — на случай надобности расчистить старое русло Аму въ Каспій, если не въ силахъ будутъ сдѣлать этого, однимъ напоромъ своимъ, сами воды Аму, по уничтоженіи Чаркраукской плотины. Въ случаѣ же, если тока водъ, который устремится въ старое русло со снятіемъ сказанной плотины, оказалось бы недостаточнымъ, чтобы сдѣлать русло это судоходнымъ, придется исполнить мысль Петра Великаго — возвести въ низовьѣ Аму, около Кунграда, плотину, которая, препятствуя истоку водъ Аму въ Аральское море, всю массу водъ этой рѣки заставляла бы течь по руслу въ Каспій.

Осуществленію такого предпріятія, не требуя и сотой доли тѣхъ капиталовъ, какіе нужны для канализаціи Суезскаго перешейка, было бы дѣломъ, по всемірно-историческому значенію своему, почти столь же важнымъ, какъ и соединеніе Чернаго моря съ Средиземнымъ.



2-00
3879/463

B 258